

# Elävän esikaupungin eväitä

*Markku Norvasuo (toim.)*

Aalto-yliopiston julkaisusarja  
TIEDE + TEKNOLOGIA 4/2014

© Tekijät

Taitto Marina Johansson

Kansi Kannen graafinen kuvio Satu Karpinen



ISBN 978-952-60-5645-6  
ISBN 978-952-60-5646-3 (pdf)  
ISSN-L 1799-487X  
ISSN 1799-487X  
ISSN 1799-4888 (pdf)

**Aalto-yliopisto**  
**Insinöörیتieteiden korkeakoulu**  
**Maankäyttötieteiden laitos**  
**Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmä**  
**[www.aalto.fi](http://www.aalto.fi)**

Unigrafia Oy  
Espoo 2014

# Sisältö

Esipuhe	5
<b>Markku Norvasuo</b>	
Johdanto	7
<b>Sanna Ahonen</b>	
Kohtuuhintainen asuntotuotanto tienhaarassa	15
<b>Mikko Mälkki</b>	
Kehyksiä, konteksteja ja muita kuvioita – Suunnittelun tiedonrakennusta kokemusten ja toteutusten välisessä maastossa	33
<b>Mervi Ilmonen</b>	
Asuinalueiden brändäys – Voiko alueen mainetta suunnitella?	51
<b>Karin Krokfors</b>	
Joustavat tilatypologiat kestävyiden kriteerinä	71
<b>Markku Norvasuo</b>	
Amerikkalainen smart growthin malli ja suomalainen esikaupunki	87
Liite 1	Elävä esikaupunki -hankkeen brändiseminaari
Liite 2	Oivallinen ostarinseutu -suunnittelutyöpaja





## ESIPUHE

Elävä esikaupunki hankkeen tutkimuskohteena on ollut esikaupunki-alueiden kehittäminen. Esikaupunkiympäristö on etenkin pääkaupunkiseudulla yhä useamman asuinympäristöä. Esikaupungit ovat syntyneet hyvin monenlaisten prosessien tuloksena. Yksi tärkeimmistä oli aikaisempi lähiörakentaminen, joka tuotti suuren määrän erillisiä asuinalueita. Nyt nämä alueet liittyvät yhä vahvemmin toisiinsa samalla kun niitä pyritään sisäisesti tiivistämään. Esikaupungille on tyypillistä jatkuva vähittäinen muutos, joka voi kuitenkin johtaa moneen suuntaan. Haasteena on siten kestävyys, jota Elävä esikaupunki hankkeessa on erityisesti tarkasteltu.

Kaikkiaan Elävä esikaupunki tutkimushankkeessa on ollut kolme tutkijatahoa: Aalto-yliopiston Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmä YTK, Kuluttajatutkimuskeskus sekä Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskus. Hanke alkoi 26.8.2011 ja päättyi 31.12.2013. Päärahoittaja on ollut Tekes. Lisäksi rahoittajina ovat toimineet Vantaan, Espoon ja Helsingin kaupungit, ympäristöministeriö, Pöyry Oy, Neapo Oy, Espoonkruunu Oy, VAV-asunnot Oy sekä Isännöitsijätoimisto Maikoski Oy. Tekesin edustajana hankkeessa on ollut asiantuntija Jukka Huikari. Kiitämme lämpimästi kaikkia johtoryhmään sekä hankkeeseen muuten osallistuneita.

Aalto-yliopiston tutkimusosuuden johtajana on toiminut professori Raine Mäntysalo ja koordinoijina TkT Markku Norvasuo ja VTL Mervi Ilmonen. Tutkijoina ovat lisäksi toimineet MMM Sanna Ahonen, TkL Karin Krokfors, arkkitehti Mikko Mälkki, TkT Markku Norvasuo, VTM Aino Verkasalo ja Jyväskylän yliopistosta YTM Kia Hakala. Tämä julkaisu yhdessä syksyllä 2013 ilmestyneen julkaisun *Kolmannen sektorin toimijat kohtuuhintaisten asuntojen tuotannossa* muodostaa Aalto-yliopiston osuuden raportoinnin.

Hankkeella on myös verkkosivut osoitteessa <http://eloisa.urba.fi/>

Otaniemessä 9.4.2014

Markku Norvasuo



# Johdanto

Markku Norvasuo

## Katsaus hankkeen sisältöön

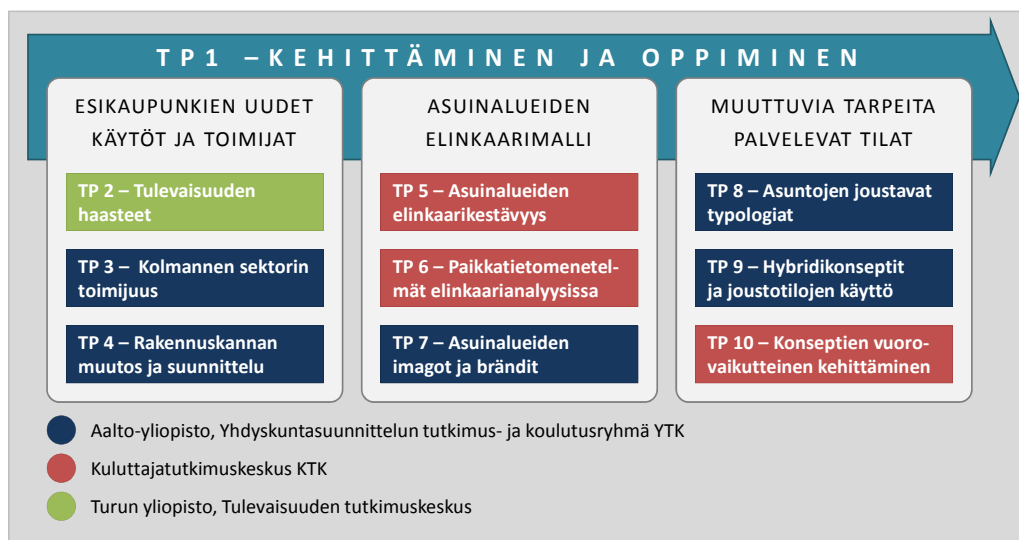
Elävä esikaupunki hankkeessa on tutkittu keinoja lisätä asuinalueiden elinkaarikestävyyttä. Oletuksena on, että etenkin pääkaupunkiseudulla esikaupunkien merkitys korostuu. Siksi täydennysrakentamisen, kehittämisen ja uudisrakentamisen tulisi sekä vahvistaa esikaupunkien kykyä sopeutua tuleviin muutoksiin että lisätä asuinalueiden käyttöarvoa. Usein kehittämisen lähtökohdaksi on otettu palveluiden sijoittuminen. Väheksymättä palveluiden merkitystä arjen ja ympäristön toimivuuden kannalta voi korostaa myös muita lähtökohtia. Elävä esikaupunki hankkeessa sellaiseksi on otettu asuinympäristö ja asuntokannan joustokyky. Lisäksi on tarkasteltu toimijuutta, suunnitteluprosessia ja muutoksen laajempia ehtoja. Ajatuksena on, ettei asuminen rajoitu vain asunnon seinien sisään vaan laajenee monin tavoin kaupunkitilan ja oman alueen käyttöön.

Tutkimus tehtiin Aalto-yliopiston yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmä YTK:n, Kuluttajatutkimuskeskuksen sekä Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksen kanssa.<sup>1</sup> Tästä

---

<sup>1</sup> Tutkimuksen alkaessa YTK oli vielä Aalto-yliopiston Teknillisen korkeakoulun erillislaitos, mutta on nyt yksi Aalto-yliopiston Insinööritieteiden korkeakoulun Maankäyttötieteiden laitoksen kolmesta tutkimusryhmästä.

syystä tutkimus jaettiin kymmeneen työpakettiin niin, että kukin tutkimusosapuoli oli vastuussa omista työpaketeistaan. Ainoastaan ensimmäinen työpaketti (kehittämisprosessi) toteutettiin yhteistyönä. Lisäksi tutkimus jaettiin työpakettien avulla kolmeen aihealueeseen, jotka tarkastelevat esikaupunkia käytön, elinkaarikestävyyden ja tilatarjonnan näkökulmista. Näin syntynyt työnjako ilmenee kuvasta 1.



**Kuva 1.** Elävä esikaupunki hankkeen toteuttajat, aihealueet ja työpaketit TP 1 – TP 10.

YTK:n osalle tulivat kokonaisuudesta seuraavat viisi työpakettia:

1. *Kolmannen sektorin toimijuus (TP 3).* Osuudessa tarkasteltiin kolmannen sektorin roolia suomalaisessa asuntotutkimuksessa. Työpaketista muodostui suhteellisen laaja, ja siitä on tuotettu erillinen julkaisu *Kolmannen sektorin toimijat kohtuuhintaisten asuntojen tuotannossa*. Osuuteen liittyi 26.4.2012 myös Yhdistykset kohtuuhintaisten asumisen tuottajina -seminaari, jonka aineisto on saatavilla Eloisa-hankkeen verkkosivustolla, sekä Kia Hakalan Jyväskylän yliopistossa julkaistu pro gradu -työ.
2. *Rakennuskannan muutos ja suunnittelu (TP 4).* Osuudessa on tarkasteltu rakennuskannan muutosten suunnitteluprosesseja ja yhteistyön muotoja. Taustamateriaalina on hyödynnetty Kannelmäen kehittämisestä 4.12.2012 järjestettyä työpajaa Oivallinen ostarinseutu. Työpajasta tehty yhteenveto on tämän julkaisun liitteenä.

3. *Asuinalueiden imago ja brändit (TP 7)*. Osuudessa tarkastellaan kirjallisuuden perusteella alueiden imagoja ja markkinointia, ”brändäämistä” ja kysytään, onko alueiden markkinointi kestäväää kaupunkipolitiikkaa. Osuudessa toteutettiin 24.5.2013 ”Brändäys alue- ja kaupunkipolitiikan välineenä” -seminaari, johon saatiin myös tanskalainen asuinalueen imagon rakentamista koskeva näkökulma. Seminaariaineisto on Eloisa-hankkeen sivuilla.
4. *Asuntojen joustavat typologiat (TP 8)*. Tämä työpaketti tarkastelee esikaupungin näkökulmasta joustavan typologian teemaa, jota Karin Krokfors on systemaattisesti kehittänyt viime vuosina. Kestävyys muodostuu tällöin rakennuskannan kyvystä ”itseorganisoi-tua” vaatimusten muuttuessa.
5. *Hybridikonseptit ja joustotilojen käyttö (TP 9)*. Tämän osuuden lähtökohtana oli tarkastella hybridirakentamisen merkityksiä ja soveltamisen mahdollisuuksia esikaupunkiympäristössä. Hankkeen aikana tuli kuitenkin mahdolliseksi vierailla ulkopuolisen rahoituksen turvin Kaliforniassa San Diego State Universityssa. Keväällä 2013 toteutuneen tutkijavierailun tuloksena on artikkeli, joka tarkastelee hybridirakentamista laajempaa lähestymistapaa.

Lisäksi toteutettiin työpaketti 1, *Kehittäminen ja oppiminen*, eri osa-puolten yhteistyönä. Tähän osuuteen sisältyivät

- kolme nk. tulevaisuusklinikkaa (”Perspective” 27.10.2011, ”Oppor-tunity” 16.4.2012 sekä ”Solutions” 24.9.2013), jotka toteutti Tule-vaisuuden tutkimuskeskus
- Yhdistykset kohtuuhintaisen asumisen tuottajina seminaari 26.4.2012
- Oivallinen ostarinseutu -suunnittelutyöpaja Kannelmäessä 4.12.2012
- Asuinalueiden imagoa ja brändejä koskeva seminaari Helsingin yliopistossa yhteistyössä Katumetro-hankkeen kanssa 24.5.2013
- Lähiötrio-tulosseminaari Tampereen teknillisessä yliopistossa 27.8.2013
- Kuluttajatutkimuskeskus selvitti asukkaiden suhtautumista muun muassa täydennysrakentamiseen nettikyselyllä alkuvuonna 2013 ja kuluttajaneelityöskentelyllä lokakuussa 2013.

## Tämän julkaisun artikkelit

Sanna Ahosen artikkeli *Kohtuuhintainen asuntotuotanto tienhaarassa* perustuu osaksi edellä mainittuun laajempaan julkaisuun, jonka kirjoittajina olivat Ahosen lisäksi Aino Verkasalo ja Kia Hakala, mutta sisältää kuitenkin itsenäisen näkökulman. Keskeinen kysymys on, voiko asuntotuotanto muuttua, ja mikä on tällöin niin sanotun kolmannen sektorin merkitys. Kolmannella sektorilla tarkoitetaan tyypillisesti järjestöjä, säätiöitä ja rahastoja, joiden taloudessa ei tavoitella voittoa ja joilla on sosiaalisia, yhteiskunnallisia tai yleishyödyllisiä tavoitteita. Kolmas sektori tuo mieleen vapaaehtoistoiminnan, mutta asuntotuotannossa toiminta on pääosin ammattimaista. Ahonen kuvaa, kuinka tällöin toimijoiden välinen työnjako muuttuu epäselväksi, hybridimäiseksi. Asuntotuotannon toimijuus ei siis jäsenny selkeästi lohkoihin.

Tämän jälkeen käsitellään nykyisen tukijärjestelmän ja tuetun asuntokannan korkean vuokratason ongelmia, sekä kohtuuhintaisen asuntotuotannon huolestuttavaa vähenemistä. Missä määrin nykyiset tukemisen rakenteet estävät kohtuuhintaisen vuokra-asumisen tukemista, ja miten tuotettaisiin asuntoja pienituloisille kotitalouksille? Entä mikä on kuntien rooli? Myös työsuhdeasuntojen markkinat ovat hiljentyneet, vaikka työsuhdeasunnoilla voi olla suuri seudullinen merkitys. Uusista tuotantomuodoista kuten ryhmärakentamisesta on puhuttu jo vuosia, mutta muutos on hidas. Kolmannelle sektorille on sovitettu eräänlaista yhteiskunnallisen ongelmanratkaisijan roolia, mutta Ahosen työ osoittaa kysymyksen monitahoisuuden. Kolmannen sektorin toimintatavat vaihtelevat maittain. Meillä julkinen sektori on ollut yleisesti merkittävä, kun kolmas sektori on huolehtinut erityisryhmistä. Lopussa Ahonen pohtii mahdollisia kehityskulkuja. Merkittävä kysymys on esimerkiksi rakennusalan pienten ja suurten toimijoiden suhteellinen asema. Se vaikuttaa myös kolmannen sektorin mahdollisuuksiin laajentaa toimintaansa. Kyse on merkittävistä teemoista, joita tässä tarkastellaan yhden avainkysymyksen välityksellä.

Tietynlaisena tausta-aineistona näille pohdinnoille ovat myös vuonna 2010 päättyneen Urbaanin asumisen tulevaisuuden konseptit eli URBA-hankkeen aineistot, esimerkiksi Sari Puustisen artikkelit ”Asumisen arvot ja tavoitteet” sekä ”Kolmas sektori ja innovatiivista asuntotuotantoa Lombardiassa”, samoin kuin Terttu Nupposen artikkeli ”Omatoiminen ryhmärakentaminen”. Hankkeessa tarkasteltiin

myös ammattiryhmien asumista pääkaupunkiseudulla ja asuntotuotannon vaihtoehtoja yleisesti.

Mikko Mälkin artikkeli *Kehyksiä, konteksteja ja muita kuvioita* käsittelee suunnittelun näkemysristiriitoja ja osapuolten välistä dialogia, kun ristiriitoihin etsitään ratkaisuja. Tarkastelun lähtökohtana ovat asukkaiden ja virallisen suunnittelukoneiston väliset jännitteet kaupunginosien kehittämisessä, koska osapuolet voivat ymmärtää olennaisen tiedon, suunnittelun tavoitteet ja tarkastelun kokonaisuudet eri tavalla. Suunnittelussa ei ole kyse vain faktoista, mutta asukkaiden kokemukset eivät myöskään käänny ongelmitta suunnittelun kielelle – tai monikossa kielille, kuten Mälkki korostaa. Syitä on useita, mutta on tärkeä huomata, että kokemukset liittyvät olevaan ja menneeseen, kun taas suunnittelu käsittelee tulevaisuutta, eikä suunnittelua voi ymmärtää ottamatta huomioon sen tulevaisuusorientaatiota ja normatiivista luonnetta. Tätä kysymystä hän selventää liittämällä intressit prosessin osaksi. Tarkastelu perustuu osaksi Aija Staffansin väitöskirjatyöhön *Vaikuttavat asukkaat* (2004) ja siinä esitettyyn malliin, jota Mälkki muokkaa havainnollisesti kahdessa vaiheessa.

Suunnittelun ja asukaskokemusten suhdetta koskeva keskustelu kallistuu harmittavan helposti vain toiseen näistä ja sulkeistaa samalla toisen. Mälkin tarkastelu osuu juuri tähän kysymykseen. Hänen hahmotelmassaan aikaulottuvuus jäsentyy selkeästi menneeseen ja tulevaan, ja samoin asukkaiden kokemukset ja suunnittelijoiden roolit asetetaan keskinäiseen suhteeseen. Malli selventää myös sitä, miksi pelkistä kokemuksista on vaikea johtaa suunnitelmia, ja miksi suunnittelu hyvin usein vaatii erityistä osaamista. Tilanteet ovat kuitenkin yksilöllisiä eikä yleispätevää ratkaisumallia ole.

Artikkelissa viitataan Helsingin Kannelmäessä järjestettyyn suunnittelutyöpajaan Oivallinen ostarinseutu, jonka kuvaus on tämän julkaisun liitteenä. Mälkki soveltaa esittämäänsä mallia työpajassa käytyyn keskusteluun ja selventää näin keskustelulle ominaisia ongelmia.

Karin Krokforsin artikkeli *Joustavat tilatypologiat kestävyiden kriteerinä* tarkastelee esikaupungin kestävyttä rakentamisen ja erityisesti asuinrakentamisen kannalta. Tällöin esikaupunki nähdään tilallisena systeeminä, josta tarkastellaan erityisesti asunnon ja kaupunkirakenteen välistä ”rajapintaa” tai ”käyttöliittymää”. Krokfors esittää kolme keskeistä syytä joustavuuden tarpeelle. Ensimmäinen koskee perherakenteen, maahanmuuton ja ikääntymisen kaltaisten seikkojen vaikutusta asumisen kulttuuriin ja vastaavasti uudenlaisten kotien

tarvetta. Toisessa on kyse diversiteetin eli monimuotoisuuden luomisesta kestäväällä tavalla. Kolmas liittyy rakennuskannan pitkäikäisyyteen. Toisaalta Krokfors tarkastelee itse joustavuuden sisältöä, ensin pohtimalla käsitteen luonnetta ja tämän jälkeen joustavuuden erilaisia toteutustapoja. Tässä yhteydessä tärkeä kysymys on nk. muuntojoustavuuden (muutosten toteuttamisen helppouden) ja monikäyttöisyyden suhde. Joustavuus Krokforsin tarkoittamassa merkityksessä, systeemisena, on luonteeltaan typologista. Tämän typologian toteuttaminen edellyttää myös vallitseviin rakentamisen tuotantotapoihin ja prosesseihin kajoamista.

Krokforsin artikkeli sivuaa myös hybridirakentamisen kysymystä. Monikerroksinen asuintalo, jonka alimmissa kerroksissa on liiketilaa, on katsottu perinteiseksi hybridirakennuksen muodoksi, ja joustavan typologian periaate pyrkii monipuolistamaan tapoja liittää asuminen ja muut käytöt toisiinsa. Hybridirakentamisella on siten kaksi pääulottuvuutta: yleisesti se liittyy kadunvarsirakentamiseen, mutta erityisen tärkeä siitä on tullut liikennesolmujen ja kauppakeskusten ratkaisuperiaatteena. Hybridirakentamisen avulla kauppakeskuksiin on yhdistetty muita toimintoja, kuten julkisia palveluja ja osin myös asumista. Huomattavan moni kirjasto on siirtynyt kauppakeskukseen.

Mervi Ilmosen artikkeli *Asuinalueiden brändäys – voiko alueen mainetta suunnitella?* jatkaa hankkeeseen kuuluneen seminaarin ”Brändäys alue- ja kaupunkipolitiikan välineenä” teemoista. Artikkelin kysymys on kiinnostava, sillä käytännössä asuinympäristöjä brändätään täyttä päätä. Seminaarissa oli tästä runsaasti esimerkkejä, ja myös tanskalaisten kokemuksia nimenomaan asuinalueilta. Brändäystä harjoittavat kaupungit ja rakennusliikkeet, se voidaan sisällyttää sosiaaliin lähiökehittämishankkeisiin, mutta myös asukkaat ovat löytäneet keinoja vaikuttaa alueensa imagoon. Brändeillä on siis menekkiä, mutta syyt brändäyksen suosioon ovat monitahoisia: ne liittyvät mm. globalisaatioon, teolliseen murrokseen, poliittisiin painotuksiin ja käsitykseen, että erottautumalla kaupunki saa kilpailuetua. Elävä esikaupunki hankkeen teemoihin liittyvät erityisesti pohdinnat siitä, miten kaupunkibrändi eroaa tuotebrändistä, mitä voidaan todeta kaupunginosien brändäämisestä sekä kenelle ja millaista brändiä luodaan. Yksi maineenparantamisen reseptikin annetaan tekstin loppupuolella.

Oman artikkelini *Amerikkalainen smart growthin malli ja suomalainen esikaupunki* tarkoitus oli aluksi tarkastella nimenomaan hybridirakentamisen sovelluksia ja käyttökelpoisuutta. Tutkimuksen aikana



kävi kuitenkin selväksi, että amerikkalainen smart growthin malli tarjosi merkityksellisemmän näkökulman, joka kohdistui osaksi samoihin ongelmiin kuin joita hybridimalleilla on ratkottu. Tuloksena on artikkeli Amerikkalainen smart growthin malli ja suomalainen esikaupunki. Tässä muodossa tarkastelu liittää esikaupungin ongelman laajempaan seudulliseen kysymykseen ja myös pääkaupunkiseudun maankäytön suunnittelun uudistamiseen.

Sinänsä hybridirakentamisen edustamassa erilaisten toimintojen yhdistämisessä ei ole mitään vikaa, mutta kun tämä ratkaisumalli korostaa asiakasvirtoja palvelujen sijoittamisessa, vaarana on muiden kaupunkiympäristön ongelmien sivuuttaminen. Varsin harva nykyinen kauppakeskus liittyy luontevasti tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Tähän kysymykseen amerikkalainen smart growthin malli tarjoaa vaihtoehdon, jossa kehitetään kokonaisia pieniä taajamia palveluineen. Hybridirakentamisen tavoin smart growth antaa vastauksen siihen, kuinka kehittää asemanympäristöjä ja paikallisia palvelukeskittymiä. Myös smart growth pyrkii vastaamaan taloudellisen kannattavuuden ja kasvun tavoitteisiin, mutta kestäväällä tavalla. Esimerkkinä käytetään San Diegon suunnittelua. Smart growth on osin ristiriitainen kokonaisuus, eivätkä amerikkalaiset toteutukset sovi meille sellaisenaan. Kyseessä on kuitenkin varteenotettava eri mittakaavatasot läpäisevän suunnittelun malli.

Esikaupunki on ympäristönä monitahoinen ja voidaan nähdä yhtä hyvin ongelmana kuin mahdollisuuksina. Tiivistä ydinkaupunkia ja siihen liitettyä kaupunkikulttuuria on viime aikoina usein ihannoitu, mutta tällaiset ratkaisumallit eivät mitenkään voi kattaa kuin osan kaupunkiympäristöstä. Esikaupunkia voi toisaalta kehittää hyvin monista lähtökohdista.

## Lähteet

- Elävä esikaupunki -hankkeen** verkkosivusto: <http://eloisa.urba.fi/>  
**Ahonen, Sanna; Verkasalo, Aino & Hakala, Kia** (2013). *Kolmannen sektorin toimijat kohtuuhintaisten asuntojen tuotannossa*. [Espoo]: Aalto-yliopisto. Saatavissa: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-5343-1>  
**Hakala Kia** (2012). Kolmas sektori sosiaalisen asuntotuotannon kentällä: ylioppilaskylä sosiaalisen pääoman lähteenä. Pro gradu -työ. Saatavissa: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-201211122972>.

- Nupponen, Terttu** (2008). Omatoiminen ryhmärakentaminen. Teoksessa: Lehtonen, Hilkka et al. *Asuttaisiinko toisin? Kaupunkiasumisen uusia konsepteja kartoittamassa* (toim. Markku Norvasuo.) Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 95. Espoo: Teknillinen korkeakoulu. 173–211. Saatavissa: [http://www.urba.fi/sites/default/files/pdf-artikkelit/YTKB9507\\_Nupponen.pdf](http://www.urba.fi/sites/default/files/pdf-artikkelit/YTKB9507_Nupponen.pdf)
- Puustinen, Sari** (2010). Kolmas sektori ja innovatiivista asuntotuotantoa Lombardiassa. Teoksessa: Lehtonen, Hilkka et al. *Asutaan urbaanisti! Laadukkaaseen kaupunkiasumiseen yhteisellä kehittelyllä* (toim. Markku Norvasuo.) Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 99. Espoo: Aalto yliopisto, Teknillinen korkeakoulu. 187–210. Saatavissa: [http://www.urba.fi/sites/default/files/pdf-artikkelit/YTKB9911\\_Puustinen\\_1.pdf](http://www.urba.fi/sites/default/files/pdf-artikkelit/YTKB9911_Puustinen_1.pdf)
- Puustinen, Sari** (2010). Asumisen arvot ja tavoitteet. Teoksessa: Lehtonen, Hilkka et al. *Asutaan urbaanisti! Laadukkaaseen kaupunkiasumiseen yhteisellä kehittelyllä* (toim. Markku Norvasuo.) Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 99. Espoo: Aalto yliopisto, Teknillinen korkeakoulu. 305–348. Saatavissa: [http://www.urba.fi/sites/default/files/pdf-artikkelit/YTKB9916\\_Puustinen\\_2.pdf](http://www.urba.fi/sites/default/files/pdf-artikkelit/YTKB9916_Puustinen_2.pdf)

# Kohtuuhintainen asunto- tuotanto tienhaarassa

Sanna Ahonen

Asuminen on kallista etenkin kaupunkikeskuksissa. Kohtuuhintaisesta asumisesta kyllä puhutaan, mutta niin vuokra- kuin omistusasumisenkin hinta nousee jatkuvasti. Kallis asuminen hajauttaa kaupunkirakennetta ja syö merkittävän osan asukkaiden tuloista. Kohtuuhintaisten asuntojen puute heikentää elinolosuhteita, hajauttaa kaupunkirakennetta ja uhkaa asuinalueiden kilpailukykyä. Hintojen kohoamisesta kärsitään erityisesti kasvukeskuksissa, joissa asuntotuotanto ei riitä tyydyttämään kysyntää. (Valtioneuvosto 2010.) Pääkaupunkiseudun yhä kiristyvää tilannetta luonnehtii se, että valtion tuotantotukea nauttivia vuokra-asuntokohteita hakee yhä useampi, mutta tuettujen vuokra-asuntojen asuntokanta kuitenkin pienenee. (Valtiovarainministeriö 2011, 58–59.)

Pääkaupunkiseudulla uusien korkotukilainotettujen asuntojen vuokrat ovat paikoin markkinahintaisten vuokrien tasolla. Tämä on synnyttänyt yhteiskunnallista keskustelua tuen ehdoista ja rakennuttajien yleishyödyllisyydestä. Miksi tukea rakennuttajia, jotka eivät pysty tarjoamaan kohtuuhintaisia asuntoja? Miksei julkinen sektori rakenna itse, vaan tukee yrityksiä laihoin tuloksin? Kriittiset näkemykset ovat perusteltuja, mutta toisaalta julkisella sektorilla ei ole mahdollisuutta toteuttaa asuntotuotantoa itsenäisesti muusta asuntotuotantosektorista

riippumattomana toimijana. Tässä artikkelissa käydään läpi tapoja, joilla julkinen sektori tukee kohtuuhintaista asuntotuotantoa ja ohjaa tuotantosektoria. Lisäksi artikkelissa tarkastellaan sitä, miten kohtuuhintainen asuntotuotanto voitaisiin turvata jatkossa. Erityisesti tarkastelussa on kolmannen sektorin asuntotuotannon mahdollisuudet ja haasteet.

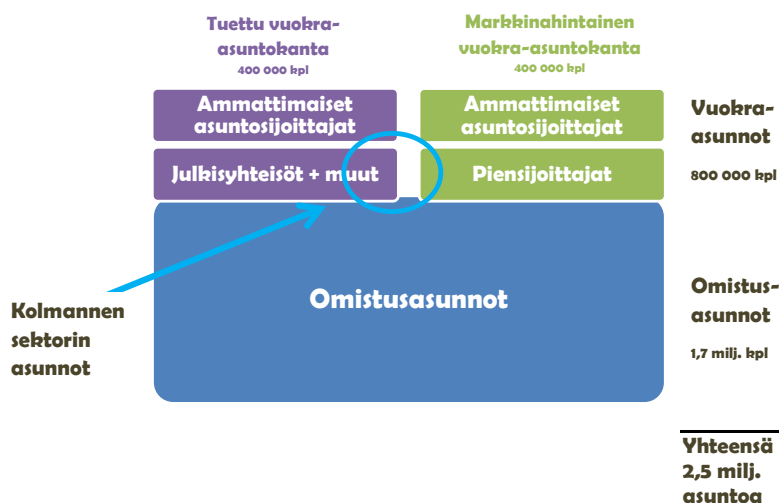
Artikkeli perustuu Elävä esikaupunkiseutu (ELOISA) -tutkimushankkeen kolmatta sektoria tarkastelevan tutkimusosuuden tuloksiin. Tutkimusosuudesta valmistui raportti Kolmannen sektorin toimijat kohtuuhintaisten asuntojen tuotannossa (Ahonen ym. 2013). Raportissa – kuten myös tässä artikkelissa – käytettiin aineistona asiantuntijahaastatteluita sekä Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARAn korkotukipäästö tietoja. Tietoa asuntopolitiikan tukijärjestelmistä kerättiin haastatteleamalla sekä ARAn että ympäristöministeriön asiantuntijoita. Yksittäisen kunnan näkökulmaa asuntopolitiikkaan selvitettiin haastatteleamalla Helsingin kaupungin edustajaa, jolloin myös artikkelin esimerkit tulevat Helsingistä. Kolmannen sektorin toimijoista aineistossa käsiteltiin erityisesti S-Asunnot Oy:tä.

## Asuntopoliittinen ohjaus

Asumisen kalleus kasvukeskuksissa ja erityisesti pääkaupunkiseudulla on pantu merkille asuntopolitiikan toimijoiden keskuudessa. Asumisen kohtuuhintaisuus on keskeinen tavoite sekä hallitusohjelmassa että useiden kuntien asuntopolitiikassa. Julkisen sektorin asuntopoliittisilla tukimuodoilla on pitkät perinteet ja tukimuotoja on pyritty uudistamaan, jotta ne vastaisivat esiin tulleisiin haasteisiin. Kun vapaa-rahoitteisten asuntojen myynti- ja vuokrahinnat määräytyvät markkinoilla, tarjoaa korkotukilainoitettu asuntotuotanto tavan, jolla julkinen sektori pystyy vaikuttamaan joidenkin kohteiden vuokrahintoihin.

Valtion tukemia vuokra-asuntoja oli vuonna 2011 vajaa kuudennes koko asuntokannasta (kuva 1). Näistä tuetuista asunnoista 71 prosenttia oli kuntien, loput yleishyödyllisten yhteisöjen omistuksessa. (Ylönen ym. 2011.) Kolmannen sektorin asuntokanta sijoittuu pääasiassa tuetun vuokra-asuntokannan piiriin.

Kohtuuhintaisuuteen pyritään asuntopoliittisella ohjauksella, joka voidaan jaotella (1) strategiseen ohjaukseen, (2) maankäyttöön perustuvaan ohjaukseen sekä (3) taloudelliseen tukeen perustuvaan ohjaukseen.



Kuvio 1. Asuntokanta omistussuhteen mukaan jaoteltuna.

Tärkeimpiä *strategisen ohjauksen* välineitä, joilla tuetaan asumisen kohtuuhintaisuuteen pyrkimistä, ovat valtiontason ohjauksessa hallitusohjelma ja siihen perustuva valtioneuvoston asuntopoliittinen toimenpideohjelma. Kuntatason ohjauksessa tärkeä asuntopoliittikan linjauksia määrittävä asiakirja on kunnan asunto-ohjelma, mutta sen laatiminen on vapaaehtoista. Kuntien ja valtion välistä yhteistyötä pyritään edistämään MAL-aiesopimuksien (maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisen suunnittelun aiesopimus) avulla. MAL-aiesopimuksessa määritellään tavoitteet lähivuosien asuntotuotannolle. Esimerkiksi Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä MAL-aiesopimuksessa vuodelta 2012 linjataan, että ARA-vuokra-asuntotuotannon tulee olla vähintään 20 prosenttia seudun tuotantotavoitteesta ja että ARA-asuntojen tulee olla ensisijaisesti niin sanottuja normaaleja vuokra-asuntoja, eli ei erityisryhmälle tarkoitettuja asuntoja. (Valtion ja ... 2012.) Kuntatason strategisen ohjauksen välineet ovat luonteeltaan pikemmin tavoitteellisia sekä toimintaa linjaavia ja ohjaavia kuin sitovia.

Edellä mainitun aiesopimuksen tavoitteita on konkretisoitu Helsingin kaupungin maankäytön ja asumisen ohjelmassa vuodelta 2012 (Helsingin kaupunki 2012, 25). Siinä kaupungin asuntotuotannolle on määritetty periaate, jonka mukaan vuosittain tuotetuista asunnoista 20 prosenttia tulisi olla tuettua ARA-vuokra-asuntotuotantoa, 40 prosenttia niin sanottua välimallin asuntotuotantoa (HITAS, asumisoikeus, osanomistus sekä nuoriso- ja opiskelija-asunnot), sekä 40 prosenttia sääntelemätöntä tuotantoa.

*Maankäyttöön perustuva ohjaus* pitää sisällään tonttimaan tarjontaan, hintaan sekä tontin kaavamerkintöihin sisältyvää säätelyä ja ohjausta.

Maankäyttöön perustuva ohjaus on erityisen tärkeää kasvukeskuksissa, joissa rakentamista rajoittaa merkittävästi kaavoitetun tonttimaan puute. Tätä niukkuutta jaettaessa Helsingissä tonttimaata on pyritty osoittamaan erilaisille asuntotuotantomuodoille yllä esitetyn 20 + 40 + 40 -periaatteen mukaisesti. Siten rakennuttajia eniten kiinnostava säätelemätön asuntotuotanto ei voi kattaa kuin 40 prosenttia uudesta tuotannosta. Kaupunki voi säädellä tontinluovutusta esimerkiksi päättämällä, että samalle toimijalle luovutetaan sekä säänneltyyn että sääntelemättömään rakentamiseen tarkoitettuja tontteja. Sääntelyn alaiset asunnot tulee rakentaa ensin, jotta varmistetaan, että nämä rakennuttajalle vähemmän houkuttelevat kohteet todella rakennetaan. (Randell 28.1.2013.)

Julkisen tuen turvin tuotettujen asuntojen vuokrahintaan vaikuttavat suoraan sekä tontin hinta että rakennuskustannukset. Esimerkiksi Helsingin kaupungilla on käytäntö, jonka mukaan ARA-tuetuilta kohteilta peritään kaupungin omalla maalla vähemmän tontinvuokraa kuin vapaarahoitteiselta tuotannolta (Randell 28.1.2013).

Myös kaavoituksella voidaan vaikuttaa rakentamisen kustannuksiin ja siten tuettujen asuntojen vuokratasoon. Kaavoituksessa vaikuttavat esimerkiksi kaavan tehokkuus ja rakentamisen pinta-ala-vaatimukset. Tiivis rakentaminen on kustannustehokkaampaa kuin pientalovaltaisen alueen rakentaminen. Lisäksi kaavalla säädellään erilaisia rakentamiseen ja kaupunkikuvaan liittyviä ratkaisuja, kuten käytettäviä pintamateriaaleja ja rakenteita sekä esitetään varustelua koskevia vaatimuksia. Taustalla on ajatus siitä, ettei keskeiselle paikalle rakennettavan kiinteistön sovi erottua ympäristöstään vaikka se rakennetaankin korkotukilainan turvin kohtuuhintaiseksi kiinteistöksi. Nämä velvoitteet voivat vaikuttaa merkittävästi vuokrahintoihin.

Hyvä esimerkki asemakaavan vaikutuksesta asuntojen vuokrahintoihin löytyy S-Asunnot Oy rakennuttamista uusista kohteista Helsingissä. S-Asunnot Oy on Suomen Setlementti-liiton ja Kalliolan setlementin omistama kolmannen sektorin yhtiö, joka omistaa ja rakennuttaa asuntoja. Yhtiöllä on kaksi uutta vuosina 2012–2013 valmistunutta kohdetta Helsingissä: Kalasataman kohde yli 55-vuotiaille ja kaikille avoin Alppikylän kohde. Kun Alppikylän kohteessa on päästy 12 euron neliövuokraan, on Kalasatama huomattavasti kalliimpi 17,75 euron neliövuokrallaan. Hintaero johtuu Kalasataman kohteen

kalliimmista tuotantokustannuksista, jotka yleishyödyllisen kohteen osalta näkyvät suoraan kohteen vuokrahinnoissa. Kalasataman kohteen vuokraa nostaa tontin vuokra, joka on Kalasatamassa sen keskeisemmän sijainnin takia kalliimpi. Mutta hintaa nostaa myös asemakaavassa määritellyt tekijät, kuten julkisivun laatua koskevat määritteet ja sisäänvedetyt parvekkeet, jotka lisäävät lämpöeristetyin julkisivun määrää ja tuottavat rakennukseen kulmia ja siten lisäkustannuksia. Asemakaava edellyttää myös paikalla muurattuja julkisivuja, joiden kustannukset ovat huomattavasti korkeampia kuin normaalissa lähiörakentamisessa käytetyt elementti- ja rappausjulkisivut sekä viistoja kattorakenteita. Lisäksi kustannuksia tuottavat muun muassa autohalli sekä jätteiden putkikeräysjärjestelmä. (Fagerlund 14.1.2013.)

## Julkisen sektorin tuki

Taloudellista tukea kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon tarjoavista toimijoista merkittävin on Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA), jonka kautta kanavoidaan julkisen sektorin tuki. Lisäksi Raha-automaattiyhdistys (RAY) myöntää tukea kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon. ARAn myöntämän valtion subventoiman korkotuen saaminen rakennuttamiseen edellyttää sitä, että ARA on nimennyt rakennuttajan yleishyödylliseksi yhteisöksi. Tämä tarkoittaa, että yhtiö sitoutuu noudattamaan ARAn määrittämiä vuokralaisvalintaan ja vuokran suuruuteen liittyviä ehtoja. Tukimuotona on korkotuki, eli Valtiokonttori maksaa pankin tai jonkun muun rahalaitoksen myöntämän lainan koroista osan, mikäli lainasaajan perusomavastuukorko ylittyy. Tämä omavastuukorko on ollut noin 3,4–4 prosenttia. (Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus 2013, 6; Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus 2012.)

Yleishyödyllisten yhteisöjen tukemista sääntelee Arava- ja yleishyödyllisyyslainsäädäntö sekä kohdekohtaiset rajoitukset. Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA) on ympäristöministeriön asuntopoliittisia päätöksiä ja linjauksia toimeenpaneva elin. Tukitoiminta sekä yleishyödyllisyyden määrittely perustuvat siis lakiin, eivätkä ole ARAn organisaation määritettävissä tai muutettavissa.

Yleishyödyllisten yhteisöjen omistamien asuntojen vuokrien muodostusta ohjaa laissa määritelty periaate, jota kutsutaan ”omakustannusperiaatteeksi”. Tämä tarkoittaa sitä, että toimija saa kerätä katetta vain tiettyjen kulujen, kuten rakennuttamisen ja korjausten kustannusten kattamiseksi. Jos periaate toimii käytännössä, kaikki

yleishyödylliset toimijat saavat saman verran katetta toiminnastaan. ARAn säännöt mahdollistavat kuitenkin monenlaisen toiminnan omakustannusperiaatteen puitteissa. Suurimmat erot vuokrien hintoihin muodostavat korjauksiin varautuminen sekä vuokrien taseus esimerkiksi eri paikkakunnilla sijaitsevien kohteiden välillä. Erityisesti vuokrien taseuskäytännöt ovat korottaneet haluttujen alueiden ja kohteiden vuokria. Taseuskäytäntöjen vuoksi pääkaupunkiseudulla olevat ARAn tukea nauttivat kohteet saattavat olla vuokratasoltaan markkinahintaisen kohteiden luokkaa. (Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus 2010; Ympäristöministeriö 2010.)

## Kolmas sektori asuntopoliittisena toimijana

Kolmas sektori viittaa yhteiskunnan toiminnan alaan, joka jää yksityisen ja julkisen sektorin sekä perheiden ulkopuolelle. Kun yksityisellä sektorilla toimijana ovat yritykset, julkisella taas kunnat ja valtio, kolmannen sektorin toimijat ovat tyypillisimmillään järjestöjä, säätiöitä ja rahastoja. Sille on tunnusomaista voittoa tavoittelematon talous sekä toimijan sosiaaliset, yhteiskunnalliset tai yleishyödylliset tavoitteet.

Suuri osa kolmannen sektorin toimijoista työskentelee sosiaali- ja terveysalalla. Käytässä keskustelua kolmannen sektorin yhteiskunnallisesta merkityksestä ja määriteltäessä kolmatta sektoria puhutaankin yleensä juuri sosiaali- ja terveysalan toiminnasta (Helander ja Laaksonen 1999). Asuntotuotanto eroaa kuitenkin merkittävästi sosiaali- ja terveysaloista, eivätkä kaikki yleiset kolmannen sektorin toimijoiden luonnehdinnat päde asuntotuotannossa. Kolmannen sektorin toiminta asuntotuotannossa on ammattimaista ja hyvin harvoin vapaaehtoistyöhön perustuvaa.

Tarkasteltaessa tosiasiallisia asumispalvelujen tuottajatahoja jaoteltu julkisiin, yksityisiin ja kolmannen sektorin toimijoihin ei olekaan kovin selkeä. Kaikkia asuntotuotannon toimijoita ei voida jakaa yksiselitteisesti johonkin kolmesta sektorista, sillä osa sijoittuu näiden sektoreiden välimaastoon (Ahonen ym. 2013). Organisaatiotutkija David Billis (2010, 56–57) määrittelee nämä välitilat hybridivyöhykkeeksi. Organisaatio luokitellaan hybridiksi, jos siinä on mukana organisaatiomuodoltaan monenlaisia yhteisöjä, tai jos se käyttää resursseja ja/tai hallinnollisia rakenteita useammasta kuin yhdestä organisaatiosta (ks. esim. Billis 2010, 3; Borys ja Jemison 1989, 235). Hybridien juuret ovat jonkin sektorin alalta,



mutta niillä on merkittäviä piirteitä muilta sektoreilta. Tällaisia hybridivyöhykkeen organisaatioita ovat esimerkiksi kunnan liikelaitokset, jotka muistuttavat yrityksiä, sekä säätiöt, joissa on jäseniä ainakin kahdelta eri rakennuttajasektorilta.

Asuntoalan toimijoiden hybridisen luonteen vuoksi kolmannen sektorin toimijoiden määrittely on vaikeaa. Määrittämisessä on olennaista, että toimija ei lukeudu yksinomaan julkiseen sektoriin, ja että toimijan pääasiallisena tavoitteena ei ole vain voitontavoittelu, vaan sillä on myös aidosti yleishyödyllisiä tavoitteita. Siten kolmannen sektorin piiriin luetaan edelliset kriteerit täyttävät toimijat, jotka voivat olla: a) hybridejä, jotka ovat sekoitus eri sektoreita: julkista, yksityistä ja kolmatta sektoria tai b) yksityisen sektorin toimijoita, joilla on yleishyödyllisiä tavoitteita ja joiden toiminta ei perustu puhtaaseen voitontavoitteluun. Käytännössä uudet kolmannen sektorin asuntoalan toimijat ovat organisaatiomuodoltaan yrityksiä, mutta niiden taustaorganisaatiot ovat usein yhdistyksiä tai säätiöitä. (Ahonen ym. 2013.)

Yleishyödyllisyydellä on asuntoalalla monta määritelmää: ARAn määritelmä yleishyödyllisyydestä perustuu lakiin ja on ehtona lainan korkotuen myöntämiselle. Statuksen myöntämisen edellytyksenä ei kuitenkaan ole se, että yleishyödyllisyys olisi organisaation toiminnan keskeinen piirre, vaan se, että yhteisö sitoutuu ARAn asettamiin ehtoihin. Tuloverolain määritelmän mukaan yleishyödyllisen yhteisön on toimittava yksinomaan ja välittömästi ”yhteiseksi hyväksi”, eikä yhteisö saa tuottaa taloudellista voittoa. Tuloverolain ja ARAn soveltamat määritelmät ovat erillisiä. Myös toimijakentällä on syntynyt yleishyödyllisyyden uusia määritelmiä, joilla toimijat pyrkivät erottumaan ”aidosti yleishyödyllisinä” ja korostamaan sitä, että ne noudattavat yleishyödyllisyyttä ARAn säännöksiensä lisäksi muillakin tavoin. Uusina määritelmänä voidaan pitää Suomalaisen Työn Liiton jakamaa Yhteiskunnallisen yrityksen statusta sekä sosiaali- ja terveysalan järjestöjen muodostaman Reilu Palvelu ry:n jakamaa Reilun palvelun kunniamerkkiä. Kolmannen sektorin rakennuttajaorganisaatioista S-Asunnoille on myönnetty Yhteiskunnallisen yrityksen kunniamerkki, kun taas Nuorisuasuntoliitto on saanut Reilun palvelun merkin. (emt.)

Kolmannen sektorin toimijoita ei ole eroteltu ARAn tilastoissa omaksi ryhmäkseen ja toimijoiden tämänhetkisen määrän ja asuntokannan määrittäminen on mahdotonta (Ahonen ym. 2013). Iso osa kolmannen sektorin toimijoista on pieniä erityisryhmärakennuskohteiden omistajia. Monilla toimijoilla, erityisesti vanhojen erityisryhmäkohteiden

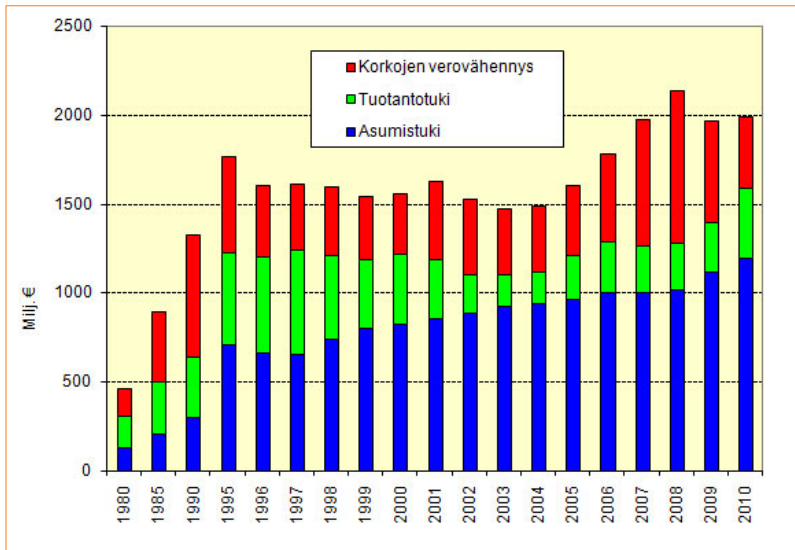
omistajilla, on vain yksi kohde. Tällaisia kohteita ovat tyypillisesti pienehkön kunnan erityisryhmien, esimerkiksi vanhusten tai vammaisten asuntokohteet. (Aho 14.1.2012.) Kolmannen sektorin toimijoiden joukosta löytyy myös isoja toimijoita kuten ylioppilaskuntia, jotka rakennuttavat opiskelija-asuntoja.

Kun pääkaupunkiseudun ARA-tuotantoa tarkasteltiin välillä 2007-4/2011 huomattiin, että yksityisen sektorin toimijat ovat suurin ryhmä sekä toimija- että asuntomäärän suhteen tarkasteltuna. Asunnoista 43 prosenttia oli yksityisen sektorin rakennuttamia. Julkisen sektorin toimijamäärä on pieni, mutta sen tuottama asuntomäärä 35 prosenttia kokonaismäärästä. Toimijoiden vähyys on ymmärrettävää, sillä kunnilla on useimmiten korkeintaan muutama vain täysin omassa omistuksessa oleva rakennuttajaorganisaatio. Lisäksi valtiolla on oma yhtiönsä (Kruunuasunnot Oy). Kolmannen sektorin toimijoiden suhteellinen osuus kokonaistoimijamäärästä on korkea, mutta asuntomäärä vain 22 prosenttia kokonaismäärästä. Kolmannen sektorin toimijoista kaksi suurinta (Nuorisosäätiö ja Helsingin seudun opiskelija-asuntosäätiö) tuotti tarkasteluajanjaksolla yli puolet näistä asunnoista. (Aho 2013.)

## Nykyisen tukijärjestelmän haasteet

Kohtuuhintaisen asuntotuotannon tukimuodot eivät ole toimineet toivotulla tavalla. Tuotanto on vähentynyt, sillä korkotuki ei ole ollut riittävä kannustin kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle. Lisäksi tukijärjestelmä on mahdollistanut sen, että haluttujen kohteiden vuokrat ovat nousseet. Myös rakennusalan ongelmat ovat johtaneet siihen, ettei kaikille suunnitelluille hankkeille ole löytynyt kohtuuhintaista toteuttajaa.

Kuviossa 2 näkyy, että asumisen tuet ovat kasvaneet huomasti 1980-luvulta lähtien, mutta tuotantotuen osuus kokonaistukimäärästä on laskenut vuoden 1997 huippuarvon jälkeen. Keskeisimmät syyt tähän ovat korkotason aleneminen jopa 10 prosentin tasolta nykyiselle matalalle tasolle ja valtion tukeman rakentamisen väheneminen, etenkin 2000-luvulla. Korkotason aleneminen johtuu Suomen liittymisestä EMUun ja valtion tukeman rakentamisen vähenemisessä taustalla on omistusasumisen suosion lisääntyminen ja perinteisten yleishyödyllisten toimijoiden siirtyminen kaupallisen liiketoiminnan suuntaan. (Tähinen 10.4.2013).



**Kuvio 2.** Asumisen tuet 1980–2010 (miljoonaa euroa).  
Lähde ympäristöministeriö (2011).

Tuotantotuen lisäksi julkinen sektori tukee asumista myös kysyntätuen avulla. Se kohdistuu asumiskuluihin, ja sen tarkoituksena on mahdollistaa asumismenojen tason pitäminen kohtuullisena. Kysyntätukea ovat vuokralaisille annettava asumistuki sekä omistusasunnossa asuville tarjottu asuntolainan korkojen verovähennysoikeus. (Asuntopoliittinen linjapaperi ..., 2011.) Verotuilla tuetaan siis merkittävässä määrin omistusasunnossa asumista, eikä niihin liity tarveharkintaa. Asumistuet sen sijaan ovat tulosisäntäisiä tukia pienituloisille kotitalouksille.

Kohtuuhintaista asuntotuotantoa edistävä taloudellinen tuki ei ole vuoden 2009 jälkeen juurikaan hyödyttänyt rakennuttajia, koska lainakorot ovat olleet pääsääntöisesti alle korkotukitason. Rakennuttajat eivät ole siis hyötynneet taloudellisesti siitä, että ovat sitoutuneet toimimaan yleishyödyllisinä rakennuttajina. Yleishyödyllisyysstatus on voinut auttaa niitä saamaan kunnalta sellaisen vuokratontin, jota ei luovutettaisi markkinahintaiselle kohteelle. Lisäksi yleishyödyllisen kohteen rakentamisessa on ollut se etu, että tulevaisuus on taloudellisessa mielessä vähemmän epävarma kuin kohteille, joilla ei ole korkotukipäätöstä, sillä korkojen noustessa yleishyödyllisillä kohteilla on korkokatto.

Tämä korkotukikehitys on ajanut SATOn ja ARAVAN kaltaiset suuret rakennuttajat luopumaan ”omakustanteisesta” tuetusta asunto-

tuotannosta. Isoista toimijoista VVO-konsernin yleishyödyllinen tytäryhtiö on jatkanut toimintaa, mutta saanut osakseen kritiikkiä korkeasta vuokratasosta. ARAn ehtojen salliman vuokratasauksen vuoksi sen uusien kohteiden vuokrahinnat ovat olleet pääkaupunkiseudulla markkinahintaisten vuokrien tasolla.

Tontin kustannukset sekä kaavan asettamat velvoitteet rajoittavat mahdollisuuksia rakentaa kohtuuhintaisia asuntoja halutuille tonteille esimerkiksi keskustaan. Myös kallista perustustyötä, kuten paalutusta, vaativat tontit voivat olla liian kalliita ARA-tuotantoon. Samoin edellä kuvatut asemakaavassa esitetyt ehdot voivat nostaa uusien rakennuksien vuokrahintoja. Pääkaupunkiseudulla on ollut tilanteita, joissa valmiita suunnitelmia ei ole voitu toteuttaa, sillä urakkatarjouksia ei ole tullut ollenkaan tai ne ovat olleet niin kalliita, ettei ARA ole hyväksynyt niitä. (Aho 14.1.2013.)

Rakennusalan keskittyminen vääristää kilpailuasetelmaa ja vaikuttaa sitä kautta hintatasoon (Syrjänen 2012, 41). Rakennusalan voimakas julkinen sääntely vaikeuttaa uusien rakennusliikkeiden tuloa alalle (Ahonen ym. 2008). Rakentamisen monimutkainen lupaviidakko ja heikot tukipalvelut vaikeuttavat uusien yrittäjien ja omatoimirakennuttajien siirtymistä rakennusalalle. Rakentaminen on suhdanneherkkää toimintaa ja vuosien 2008–2009 taantuma vei konkurssiin monia keskisuuria yrityksiä. Jäljelle jäi vain muutama iso yritys ja hyvin pieniä yrityksiä, joiden kapasiteetti ei riitä isojen rakennushankkeiden hoitamiseen. Pääkaupunkiseudulla rakennushankkeet ovat olleet kolmen ison yrityksen, Skanskan, YIT:n ja NCC:n, hallinnassa.

Myös rahoitusmarkkinat suosivat suurrakennuttajia. Esimerkiksi ryhmärakennushankkeisiin, jotka voisivat tarjota kohtuuhintaisia asuinpalveluita, on vaikeata saada pankkilainaa. Myöskään valtion asuntotuotannon tukitoimia (ARA-tuet) ei uloteta ryhmärakentamiseen. (Aho 14.2013; Aho 26.4.2013.)

## Kohtuuhintaisen asuntotuotannon tulevaisuus

Kunnilla on ollut Suomessa merkittävä asema kohtuuhintaisen asuntotuotannon rakennuttajana. Alan muut toimijat, ARAn yleishyödyllisiksi rakennuttajiksi määrittelemät tahot, ovat täydentäneet tarjontaa. Yleishyödylliset yhteisöt voidaan jakaa pääpiirteissään kahteen ryhmään:

perinteisiin yleishyödyllisiin ja enemmän markkinaehtoisesti orientoituneisiin toimijoihin. Ensimmäiselle ryhmälle on luonteenomaista, että toimijat ovat suurimmaksi osaksi pieniä ja että ne tuottavat paikallisesti asuntoja jollekin erityisryhmälle. Suurin osa yleishyödyllisistä rakennuttajayhteisöistä kuuluu tähän ryhmään. Toiseen ryhmään puolestaan kuuluvat suurimmat toimijat yleishyödyllisten yhtiöiden joukosta. Näiden konsernien emoyhtiöt ovat julkisia osakeyhtiöitä, jotka toimivat markkinaorientoituneesti, eikä niiden toiminta-ajatus perustu yleishyödyllisyyteen samassa mitassa kuin ensimmäisen ryhmän yritysten. (Ympäristöministeriö 2010.) Edellä esitettyjen alan ongelmien takia markkinaehtoisesti orientoituneet toimijat ovat kaikkoomassa kohtuuhintaisten asuntojen tuotannosta.

Tilanteeseen on esitetty erilaisia ratkaisukeinoja. On selvitetty mahdollisuutta tehostaa asuntotuotantoa perustamalla kunnan oma rakennuttajayhtiö, jolloin kunnan ei tarvitsisi kilpailla kaupallisten yritysten kanssa heikosti toimivilla rakennuttajamarkkinoilla. On pohdittu työsuhteasuntojen asemaa vuokra-asuntomarkkinoilla ja kummasteltu, mikseivät työnantajat ja työnantajajärjestöt pidä enää huolta omistaan tarjoamalla kohtuuhintaista asumista työsuhte-etuna. Joissain Euroopan maissa kolmannen sektorin toimijoilla on merkittävä asema kaikille avointen kohtuuhintaisten asuntojen tarjonnassa. Lopuksi tarkastellaan erityisesti sitä, millaisia edellytyksiä Suomen kolmannella sektorilla on kehittyä vastaamaan kohtuuhintaisten asuntojen tarpeeseen.

## Julkisen sektorin vahvistaminen

Kunnalliset rakennuttajat kilpailevat rakennusliikkeiden tarjouksista sekä isojen yleishyödyllisten yritysten, kuten VVO-, SATO- ja ARAVA-konsernien yleishyödyllisten rakennuttajaorganisaatioiden, että näiden kaupallisten, voiton tuottoon tähtäävien emoyhtiöiden kanssa. Kuten edellä todettiin, pääkaupunkiseudulla on ollut tilanteita, joissa rakentaminen on kaatunut urakkatarjouksien puutteeseen tai liian kovaan hintaan (Aho 14.1.2013). Helsingin kaupunginvaltuustossa onkin esitetty toistuvasti idea siitä, että Helsingin kaupunki perustaisi oman rakennusliikkeen varmistakseen asuntotarjonnan ja sen kohtuuhintaisuuden. Kunnan mahdollisuutta perustaa oma rakennusliike on selvitetty useampaan otteeseen, mutta sen kannattavuudesta ei ole takeita. Tämä johtuu siitä, että EU:n kilpailulainsäädännön vuoksi kunta ei voi

sopia urakoista suoraan samaa konserniin kuuluvan rakennusliikkeen kanssa, vaan joutuisi kilpailuttamaan työn joka tapauksessa rakennusliikkeiden välillä. (Randell 28.1.2013.)

Julkisen sektorin vahvistaminen on ollut esillä myös keskusteltaessa tarpeesta saada uusia toimijoita kohtuuhintaisen asuntotuotannon alalle. Yksi tällainen on valtion omistaman Kruunuasunnot konsernin A-Kruunu Oy, jonka odotetaan rakennuttavan jatkossa kohtuuhintaisia asuntoja pääkaupunkiseudulle (Sihto 2012).

Rakennuttamisen toimintakentän muuttumiseen enemmän markkinaorientoituneeksi vastattiin 1990-luvulla rakennuttamisen tukien leikkaamisella ja pyrkimällä kohdistamaan tuet asukkaille erilaisten kysyntätukien avulla. Voi kuitenkin pohtia, estääkö nykyinen tukemisen rakenne liikaa kohtuuhintaisen vuokra-asumisen tukemista. Omistusasumiselle osoitetaan runsaasti yhteiskunnan tukia, samoin tulorajoitteiselle vuokra-asumiselle. Omilla palkkatuloillaan toimeentulevat pienituloiset kotitaloudet kuitenkin muodostavat ryhmän, joka uhkaa jäädä väliinputoajaksi. Pienituloisten kotitalouksien ryhmälle on kehitetty uusia kohtuuhintaisia asumisen ratkaisuja. Tällaisia ovat olleet Asumisoikeusjärjestelmä, osaomistus ja Helsingissä HITAS-asuminen.

## Työsuhdeasuntomarkkinat

Etsittäessä ratkaisuja kohtuuhintaisen asuntotuotannon elpymiseksi huomiota on kiinnitetty työsuhdeasuntojen määrän vähentymiseen. Ammattiliitot ovat kiinnostava, joskin nykyisin hyvin pieni toimijaryhmä valtion tukemien asuntojen omistajien joukossa. ARAn tilastojen mukaan ryhmällä oli vuonna 2012 omistuksessaan 571 eierityisryhmille tarkoitettua asuntoa (Ahonen ym. 2013). Ammattiliitot ovat aikoinaan rakennuttaneet asuntoja itsenäisesti valtion tuella. 1980–1990-lukujen vaihteessa osasta asunnoista luovuttiin ja asuntoasiat keskitettiin alan ammattilaisille. Asuntoja luovutettiin erityisesti VVO:lle yhtiön osakkeita vastaan. Isoista yleishyödyllisistä rakennuttajista juuri VVO on pääosin palkansaajajärjestöjen omistuksessa, kun taas SATO on eläkejärjestöjen omistuksessa. Erityisesti eläkejärjestöjen intresseissä on tuottaa voittoa, jolla kattaa osa nykyisistä ja tulevista eläkkeistä. Ammattiliittojen näkökulmasta on tärkeää, että jäsenistölle on tarjolla kohtuuhintaisia asuntoja, mutta liitot ovat kiinnostuneet asunnoista myös osinkotuloja tuottavina sijoituskohteina. (VVO 2004a.)

VVO aloitti toimintansa osuuskuntana vuonna 1969, mutta muuttui organisaatiomuodoltaan osakeyhtiöksi vuonna 1997. Sen perustajajäseniä olivat Osuuskunta Eka -yhtymään kuulunut HAKA, SAK:n ammattijärjestöt sekä osuuskauppaliike. VVO ei osuuskuntanakaan ollut kolmannen sektorin toimija, vaan osuuskunnan jäsenet hyötyivät siitä taloudellisesti, sillä jäsenten myöntämille lainoille maksettiin korkoa. Toisaalta mukana olevat organisaatiot saivat varsinaista sijoitushyötyä organisaatiosta vasta, kun se muuttui osakeyhtiöksi ja alkoi maksaa osinkoja. (VVO 2004b.) Asuntojen omistukseen liittyvä liiketoiminta, vanhojen asuntojen hallinta ja uusien rakennuttaminen, ei ole ammattiliikkeiden ydinaluetta. Sen vuoksi on ymmärrettävää, että toiminta on haluttu ulkoistaa erilliselle organisaatiolle.

Alan ammattiliittojen lisäksi myös kunnilla on vahva intressi kohtuuhintaisten asuntojen tarjontaan matalapalkka-aloilla työskenteleville työntekijöilleen. Helsingin kaupungin omistamien työsuhdekäytössä olevien vuokra-asuntojen määrä on pienentynyt vähitellen. Kaupunki on tehnyt periaatepäätöksen siitä, että työsuhdeasuntoja pidetään rekrytoinnin apuvälineenä. Tähän päädyttiin, sillä rekrytointi oli vaikeaa, ellei tarjolla ollut asuntoja. Kaupungin asunnon saa korkeintaan viideksi vuodeksi ja ajatuksena on ollut, että tänä aikana asukas löytäisi pysyvämmän asunnon. Helsingin kaupungin edustajan mukaan järjestelyn kehittämistä pysyvien työsuhdeasuntojen tarjoamiseksi ei ole näköpiirissä. Hän toi esiin yleisenä asuntopoliittisena linjauksena, että työsuhdeasunnossa asuminen tuottaa potentiaalisesti epäsuotuisia kytköksiä. Hankala tilanne syntyy, jos asukas haluaa vaihtaa työpaikkaa muualle kuin kaupungille, sillä vaihtaessaan työtä tulisi samalla myös vaihtaa asuntoa. (Randell 28.1.2013.)

## Kolmannen sektorin haasteet ja mahdollisuudet

Kolmannen sektorin toimintatavat, rooli asuntotuotannossa sekä suhteet muihin sektoreihin vaihtelevat runsaasti Euroopan eri maissa. Maiden historialliset, taloudelliset, poliittiset ja erityisesti sosiaalipoliittiset erityispiirteet ovat muovanneet kolmannen sektorin toimintatapoja (Mullins 2010, 8; Kari ja Markwort 2004, 3). Useissa maissa kolmannella sektorilla on Suomea huomattavasti voimakkaampi rooli erityisesti ”normaalinen”, ei erityisryhmille suunnatun sosiaalisen asumisen tuotannossa.

Suomessa puolestaan julkisen sektorin rooli on ollut tässä asiassa merkittävä. Toisaalta kolmannen sektorin kohtuuhintaisuus ja yleishyödyllisyys on myös kyseenalaistettu joidenkin ulkomaisien toimijoiden osalta ja esitetty, että toimijat tavoittelevat kyllä voittoa, mutta tekevät sen yleishyödyllisen organisaation vaeuvuvussa (ks. esim. Mullins ja Pawson 2010 Alankomaiden ja Iso-Britannian osalta; Bengs 2010 Ruotsin tilanteesta). Myös Suomessa kolmannen sektorin maine ei ole yksinomaan positiivinen, sillä alan ison toimijan, Nuorisosäätiön, toimintaa varjostaa säätiön toimihenkilöitä vastaan nostetut oikeusjutut, jotka koskevat säätiön antamia vaaliavustuksia (Patentti- ja rekisterihallitus 2013.)

Suomalaisen kolmannen sektorin toiminta painottuu erityisryhmiin. Kolmannen sektorin erityisiä vahvuuksia ovat joustavien ja innovatiivisten ratkaisujen kehittäminen sekä kyky verkostoitua ja tehdä yhteistyötä erilaisia resursseja omaavien toimijoiden kanssa. Kolmas sektori tarjoaa kohtuuhintaisen asumisen ohella erilaisia palveluita, kuten tukea vaikeassa elämäntilanteessa oleville, neuvontaa, aktiviteetteja sekä mahdollisuuksia yhteisöllisyyden muodostumiselle esimerkiksi yhteisiä tiloja tarjoamalla. Lisäksi kolmannen sektorin, ja tyyppillisesti ryhmärakennushankkeiden, erityinen valtti on valtavirrasta poikkeavien ja yksilöllisten asumisratkaisujen ja rakennuttamisen toimintatapojen tarjoaminen esimerkiksi ekologisuutta tai yhteisöllisyyttä painottamalla. Erityisryhmien asuntotuotantoon kolmannen sektorin toimijoilla on perinteitä ja hyvät edellytykset jatkossakin.

Kolmas sektori tarjoaa tällä hetkellä marginaalisen määrän kaikille avoimia asuntoja. Kaikille avoimia vuokra-asuntokohteita omistavat ja rakennuttavat tahot voidaan jakaa ammattiliittoihin, ryhmärakentajiin ja erityisryhmien integroinnista kiinnostuneisiin toimijoihin. Viimeksi mainitut toimijat tarjoavat erityisryhmien ohella asuntoja myös niin sanotuille tavallisille ihmisille ehkäistäkseen erityisryhmiin kuuluvien syrjäytymistä. Ajanjaksolla 2007–4/2011 erityisryhmien integraatiota edistävät hankkeet olivat ainoita valtion tukemia kolmannen sektorin hankkeita, jotka tuottivat pääkaupunkiseudulla myös kaikille avoimia kohtuuhintaisia asuntoja. Ryhmärakennuttaminen on puolestaan kiinnostava erikoisuus suomalaisella asuntotuotantokentällä. 1950–70-luvuilla ryhmärakentajat toteuttivat suuria omistusasuntojen rakennusprojekteja, mutta rakennustoiminta hiipui, kun rahoitusmahdollisuudet heikkenivät. Nyt tätä rakennusmuotoa ollaan elvyttämässä. Helsingin kaupunki on tarjonnut tonttimaata ryhmärakennushankkeilla ja alalle on syntynyt oma etujärjestö. (Ahonen ym. 2013.)



Uusia toimijoita tuottamaan kohtuuhintaista asumista peräänkuulutetaan, mutta niiden on käytännössä hankalaa tulla rakennusosalle, sillä se suosii monella tavalla suuria toimijoita. Suurilla toimijoilla on kokonsa ansiosta enemmän joustavuutta ja paremmat mahdollisuudet riskinottoon kuin pienillä toimijoilla. Uudelle toimijalle haasteena on lisäksi se, että rakennusala on erityisen vaikea toimintaympäristö, josta on vaikea saada tietoa ja jossa vallitsevat monimutkaiset käytännöt ja lupa- ja sääntöjärjestelmät. Suurina kokonaisuuksina jaossa olevat tontit ovat oma ongelmansa. Myös rahoitusmarkkinat suosivat suurrakennuttajia; esimerkkinä tästä on pankkien aiempi linjaus olla myöntämättä lainaa ryhmrakentajille. ARAn rahoituspäällikkö Aho esitti yhtenä ratkaisuna uusien toimijoiden aseman helpottamiseksi alan toimijoiden keskinäisen yhteistoiminnan ja verkostoitumisen esimerkiksi yhteistoimintaelimien tai etujärjestön kautta (Aho 14.1.2013). Tämä edistäisi onnistuneiden ratkaisujen jakamista ja hyvien käytäntöjen levittämistä.

Kolmannelle sektorille olisi eduksi, jos viranomaiset noteeraisivat sen potentiaalin tarjota aidosti kohtuuhintaista asuntotuotantoa. Sektorin tukemiseksi tarvittaisiin niin rakennuttamisen neuvontaa kuin tukimuotojen kehittämistä. Suomalainen kolmas sektori on kuitenkin rajoittunut erityisryhmien asuntotuotantoon, eikä alalla ole valmiiksi suuria toimijoita, joiden olisi vaivatonta laajentaa asuntotuotantoaan vastaamaan kysyntään. Ulkomaiset kolmannen sektorin isot toimijat eivät ole syntyneet hetkessä, vaan niillä on pitkät esimerkki kirkon piirissä tehtävään hyväntekeväisyyteen liittyvät perinteet. Tällaisten organisaatioiden luominen ei tapahdu nopeasti. Tällä hetkellä kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen rakennuttamisesta vastaavat vahvimmin kunnalliset toimijat. Vaikka Suomessa monet aiemmin yleishyödylliseltä pohjalta toimivat yhdistykset ovat muuttuneet markkinaehtoisesti toimiviksi, kunnat ovat säilyttäneet kykynsä tarjota kohtuuhintaisia asuntoja. Julkisen sektorin vahvistaminen asuntotuotannossa on perusteltua, koska sillä on vahvaa osaamista kohtuuhintaisten asuntojen tarjoamisessa.

## Lähteet

**Ahonen, Ari; Pöyry, Lasse; Pääkkönen, Jussi & Ryhänen, Riitta (2008).**

Rakennusalan markkinoiden toimivuus – ongelma-alueita, ja edistämisen mahdollisuuksia. Kilpailuviraston selvityksiä 1/2008. Kilpailuvirasto, Helsinki. <https://www.kilpailuvirasto.fi/tiedostot/rakennusprojektin-loppuraportti.pdf> (viitattu 17.3.2013).

- Ahonen, Sanna; Verkasalo, Aino & Hakala, Kia** (2013). Kolmannen sektorin toimijat kohtuuhintaisten asuntojen tuotannossa. Aalto-yliopiston julkaisusarja TIEDE + TEKNOLOGIA, 14/2013. Insinööritieteiden korkeakoulu. <https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/10978/ISBN9789526053431.pdf?sequence=7> (viitattu 27.2.2014)
- Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus** (2013). ARAn tuet. Hakuohje 31.1.2013. <http://www.ara.fi/download/noname/%7B731DBA1C-65E7-48F7-A00C-52E205BBB6D3%7D/22844> (viitattu 11.3.2013).
- Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus** (2012). Yleishyödyllisyys. <http://www.ara.fi/default.asp?node=1250&lan=fi> (viitattu 31.1.2013).
- Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus** (2010). Vuokranmääritys. <http://www.ara.fi/default.asp?node=1252&lan#a0> (viitattu 31.1.2013).
- Asumispoliittinen linjapaperi 2011–2016** (2011). Tamypedia. Tampereen yliopiston ylioppilaskunta. [http://www.tamy.fi/tamypedia/index.php?title=Asumispoliittinen\\_linjapaperi\\_2011-2016](http://www.tamy.fi/tamypedia/index.php?title=Asumispoliittinen_linjapaperi_2011-2016) (viitattu 4.12.2012).
- Bengs, Christer** (2010). Yhdyskuntasuunnittelu ruotsalaisittain – mielikuvien ihanuus. Yhdyskuntasuunnittelu, 48, 4, 51–76.
- Billis, David** (2010). From Welfare Bureaucracies to Welfare Hybrids. Teoksessa: Billis, David (toim.) Hybrid Organizations and the Third Sector. Challenges for Practice, Theory and Policy. Palgrave Macmillan Ltd., UK.
- Borys, Bryan & Jemison, David B.** (1989). Hybrid Arrangements as Strategic Alliances. Theoretical Issues in Organizational Combinations. Academy of Management Review 14, 2, 234–249.
- Helander Voitto & Laaksonen Harri** (1999). Suomalainen kolmas sektori, Rakenteellinen erittely ja kansainvälinen vertailu. Sosiaali- ja terveysturvan keskusliitto ry, Helsinki.
- Helsingin kaupunki** (2012). Kotikaupunkina Helsinki. Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisuja 2012:21. [http://www.uuttahelsinki.fi/sites/default/files/kotikaupunkina\\_helsinki\\_ohjelma\\_2012.pdf](http://www.uuttahelsinki.fi/sites/default/files/kotikaupunkina_helsinki_ohjelma_2012.pdf) (viitattu 31.1.2012).
- Kari, Matti & Markwort, Jari** (2004). Kolmas sektori EU:ssa ja eräissä Euroopan maissa. RAY:n Avustustoiminnan raportteja 14. Raha-automaattiyhdistys, Helsinki. [https://www.ray.fi/sites/default/files/emmi\\_mediabank/RAYraportti14\\_Kolmas%20sektori%20EUssa.pdf](https://www.ray.fi/sites/default/files/emmi_mediabank/RAYraportti14_Kolmas%20sektori%20EUssa.pdf) (viitattu 4.12.2012).
- Mullins, David** (2010). Housing Associations. Working paper. 16 August 2010. Third Sector Research Centre. <http://www.tsrc.ac.uk/LinkClick.aspx?fileticket=qyS3AvWvt%2Bk%3D&tabid=620> (viitattu 17.5.2013).
- Mullins, David & Pawson, Hal** (2010). Social Housing: Agents of Policy or Profits in Disguise? Teoksessa: Billis, David (toim.) Hybrid Organizations and the Third Sector. Challenges for Practice, Theory and Policy. 197–218. Palgrave Macmillan Ltd., Iso-Britannia.
- Patentti- ja rekisterihallitus** (2013). PRH:n vaatimuksesta vahingonkorvausta Nuorisosäätiölle ja Urheiluopistosäätiölle. Patentti- ja rekisterihallituksen tiedote. [http://www.prh.fi/fi/uutiset/P\\_756.html](http://www.prh.fi/fi/uutiset/P_756.html) (viitattu 6.3.2013).
- Syrjänen, Olavi** (2012). Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen (ARA) toiminnan kehittäminen. Ympäristöministeriön raportteja 18/2012. Ympäristöministeriö, Helsinki. [ymparisto.fi/download.asp?contentid=138441&lan=fi](http://ymparisto.fi/download.asp?contentid=138441&lan=fi) (viitattu 5.12.2012).

**Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen MAL-aiesopimus 2012-2015**

(2012). 20.6.2012. <http://www.ym.fi/download/noname/%7B48F9E135-2DA4-4FF5-861B-F4744BE1EF2A%7D/24031> (viitattu 28.2.2014)

**Valtioneuvosto** (2010). Valtioneuvoston selonteko metropolipolitiikasta.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=122256&lan=fi> (viitattu 29.1.2013).

**Valtiovarainministeriö** (2011). Julkisesti tuetun asuntokannan tarkoituk-

senmukainen käyttö. Tarmo-työryhmä. Valtiovarainministeriön julkaisuja 30/2011. Valtiovarainministeriö, Helsinki.

**VVO** (2004a). Perinteiset ja uudet omistajat sopivat saman katon alle. Asu-

minen ja talous 1/2004, 7. VVO:n sidosryhmälehti ja osavuositarkastus.

<http://www.vvo.fi/attachements/2006-05-03T13-00-4238.pdf> (viitattu 13.3.2013).

**VVO** (2004b). VVO osuuskunnasta julkiseksi osakeyhtiöksi ja maan merkit-

tävimmäksi asuntojen omistajaksi. Asuminen ja talous 1/2004, 6-7. VVO:n sidosryhmälehti ja osavuositarkastus. <http://www.vvo.fi/attachements/2006-05-03T13-00-4238.pdf> (viitattu 13.3.2013).

**Ylönen, Jari, Laine, Tomi & Kaleva, Hanna** (2011). Vuokra-asuntomarkki-

nainformaation kehittäminen. KTI Kiinteistötieto 2011. <http://www.kti.fi/kti/doc/ajankohtaista/>

**Ympäristöministeriö** (2011). Asumisen tuet 1980-2010. <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=363573&lan=FI> (viitattu 15.2.2013).

**Ympäristöministeriö** (2010). Yleishyödyllisyysäönnösten kehittäminen.

Työryhmän raportti 20.1.2010. Ympäristöministeriö, Helsinki. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=115336&lan=fi> (viitattu 21.11.2012).

## Haastattelut

**Aho, Markku** (14.1.2013 ja 26.4.2013). Rahoituspäällikkö, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus

**Fagerlund, Esa** (14.1.2013). Toimitusjohtaja, S-Asunnot Oy

**Randell, Mari** (28.1.2013). Asunto-ohjelmapäällikkö, Helsingin kaupunki,

Talous- ja suunnittelukeskus

**Tähtinen, Timo** (14.1.2013). Rahoitusylitarkastaja, Ympäristöministeriö



# Kehyksiä, konteksteja ja muita kuvioita

*Suunnittelun tiedonrakennusta kokemusten ja toteutusten välisessä maastossa*

## Mikko Mälkki

Kaupunkisuunnittelussa kohdataan ristiriitoja ja jännitteitä erilaisen pyrkimysten ja intressien välillä. Näitä voi ilmetä esimerkiksi kaupungin ja asukkaiden näkemysten välillä tai eri asukasryhmien välillä. Näkemyserojen tuottamat ristiriidat nousevat esiin ja kärjistyvät, jos osapuolet ovat eri tavoilla riippuvaisia toistensa tekemisistä. Usein osapuolilla on yhteisiä haasteita mutta eriäviä näkökulmia ja intressejä sen suhteen, miten niihin reagoidaan.

Ristiriitoihin voi suhtautua suunnittelussa eri tavoin. Silloin kun tavoitteena on löytää ratkaisuja neuvottelemalla riittävä yhteisymmärrys eri osapuolten välille, prosesseissa ja jännitteiden purkamisessa tarvitaan monipuolisesti tietoa ja ymmärrystä sekä suunnittelun kohteesta (/kohteista) että jännitteiden taustalla olevista näkemyseroista. Tällaisen ymmärryksen pohjalta on paremmat edellytykset tuottaa konkreettisia ratkaisuehdotuksia jännitteitä tuottaneisiin ongelmiin.

Usein mainittuna esimerkkinä kaupunkisuunnittelun jännitteistä ovat asukkaiden ja kaupungin virallisen suunnittelukoneiston väliset näkemyserot kaupunginosien kehittämisestä. Asukkailla olevat paikkoja koskevat näkemykset saattavat olla ristiriidassa paitsi viranomaisen myös potentiaalisten kehittäjien näkemysten kanssa. Eri osapuolilla

on tällöin erilainen perspektiivi siihen, mikä on tärkeää ja tavoittelemisen arvoista, sekä myös siihen, miten tärkeinä pidettyjen tavoitteiden saavuttaminen voidaan tehdä mahdolliseksi. Yhtenä osatekijänä näkemysten kohtaamattomuudessa voi olla myös eriävä käsitys siitä, mikä on relevanttia tietoa. Ristiriitojen taustalla olevat eriävät tietokäsitykset tuottavat useita näkökulmia käsillä oleviin ongelmiin, tai erimielisyyden siitä, onko mitään ongelmaa edes olemassa.

Konsensusta etsivä suunnittelu pyrkii tekemään erilaiset näkökulmat riittävällä tasolla yhteisesti ymmärretyiksi. Monipuolisen tiedon tuottaminen eri näkökulmista ja tällaisen tiedon jakaminen kaikkien eri osapuolten kesken on yksi mahdollinen tapa edistää siltojen rakentumista näkemysten välille. Kaupunkisuunnittelussa ei myöskään ole koskaan kysymys pelkistä faktoista. Jos osapuolten ymmärtävät toisiaan myös tunteiden ja kokemusten tasolla edes jonkin verran, edellytykset yhteisiin ratkaisuihin paranevat. Useissa yhteyksissä on kuitenkin todettu, että esimerkiksi laajat yleisötapaukumat (suurelle yleisömäärälle tarkoitettut tiedotustilaisuudet yms.) eivät ole paras mahdollinen työmuoto hedelmällisen keskusteluyhteyden rakentamiseen. Monien erilaisten työmuotojen kokeilu on siksi perusteltua.

Kannelmäessä järjestettiin osana Eloisa-hanketta joulukuussa 2012 Kannelmäen ostoskeskuksen ympäristön tulevaisuutta pohtiva suunnittelutyöpaja otsikolla ”Oivallinen ostarinseutu”. Työpajaan osallistui asukkaita, alueen toimijoita, kaupungin edustajia sekä ulkopuolisia asiantuntijoita. Tavoitteena oli koota tietoa, synnyttää keskustelua ja mahdollistaa uusien ideoiden ja näkökulmien tuottaminen. Työpajasta julkaistiin maaliskuussa 2013 erillinen yhteenveto, jonka sisältö on esitetty myös tämän julkaisun liitteenä. Päivän ohjelmaan sisältyi alustuksia, keskustelua, työskentelyä työryhmissä sekä päivän teemoja ja antia kokoava loppukeskustelu. Keskustelujen aiheina olivat sekä paikalliset kokemukset että suunnittelua määrittelevät muut näkökulmat. Kannelmäen tilaisuus eteni rakentavassa hengessä ja loi pohjaa tuleville dialogeille.

Yleisesti ottaen alueen asukkaiden tieto ja kokemukset saattavat painottua eri ulottuvuuksiin kaupunkielämästä kuin virallisen suunnittelukoneiston työskentely ja tiedonrakennus, joissa joudutaan toisella tavalla ottamaan kantaa myös moniin koko kaupunkia koskeviin kysymyksiin. Eri osapuolten näkemysten taustalla saattaa siis tällaisissakin keskusteluissa olla erilaista tietoa ja eriäviä käsityksiä siitä mikä on relevanttia tietoa.

Tietokäsitysten erojen roolia kaupunkisuunnittelussa ilmenevissä jännitteissä on pohtinut muun muassa Aija Staffans väitöskirjassaan ”Vaikuttavat asukkaat – Vuorovaikutus ja paikallinen tieto kaupunkisuunnittelun haasteina” (2004). Staffansin tutkimuksen kohteena ovat teoksessa erityisesti kaupungin suunnitteluorganisaation ja asukkaiden väliset näkemyserot. Staffans käsittelee myös sitä, millaisilla työmuodoilla paikallista kokemusmaailmaa ja paikkojen merkityksiä koskevaa tietoa voidaan tuoda esiin suunnitteluprosesseissa. Asukaskokemusten tuominen osaksi tunnustettua suunnittelutietoa voi hänen mukaansa edellyttää käytännössä esimerkiksi sitä, että kokemusten eri ulottuvuuksia, erityisesti niin sanottua hiljaista tietoa yritetään ’kääntää suunnittelukielelle’. (Staffans 2004, 165, 254–260, 272–288.)

’Suunnittelukielelle kääntämisen’ sijaan voisi kenties puhua kääntämisestä suunnittelun *kielille* – monikossa ilmaistuna. Kaupunkisuunnittelua tehdään käytännössä useiden eri alojen ja myös erilaisten kielten välimaastoissa. Joka tapauksessa Staffans tunnistaa olennaisen ongelman: suunnittelun yhteydessä tapahtuvan kommunikaation kompastuskiviksi voivat koitua muun muassa erilaisten kielten ja käytäntöjen erot sekä ilmaisukeinojen taipumus määritellä sitä, mitä yli päänsä voidaan ilmaista. Kielet ovat syntyneet ja muokkautuvat kiinteässä yhteydessä niihin käytäntöihin, joissa kieltä käytetään. Ilmaisut ja käsitteet vaikuttavat jatkuvasti siihen, mitä pidetään mahdollisena ja mihin suuntaan asiat sen vuoksi menevät. Silloin, kun pyritään siirtämään intentioita kieliltä toisille tai käytännöistä toisiin, tapahtuu yleensä sisällön ja merkitysten muuntumista. Uusien ilmaisujen vaikutus tapahtumiin ja toimintaan on kenties erilainen kuin oli ajateltu. Tällainen sisällön ja merkitysten muuttuminen saattaa tulla näkyväksi jo saman tien kun ’kääntäminen’ on tapahtunut. Staffansin mainitsemassa esimerkissä asukkaiden tiedon ja ideoiden muokkaaminen lähemmäksi suunnittelun kieltä merkitsi alkuperäisten lennokkaiden ajatusten katoamista (Staffans 2004, 277).

Pohdin tässä tekstissä Staffansin esiin nostamaa kysymystä erityyppisistä tiedoista ja näkökulmista osina yhteisesti tunnustettua suunnittelutietoa. Yhtenä keskeisenä näkökulmanani, Staffansin ideoiden rinnalla, on politiikan ristiriitojen sovittelussa kehitelty ajatus ’kehyksistä’ (’frames’) ihmisryhmien toimintaa ohjaavina sidonnaisuuksina. Näkökulmani tässä kirjoituksessa tukeutuu ajatuksiin joita Martin Rein ja Donald A. Schön ovat esittäneet artikkelissaan ”Frame-reflective policy discourse” (1994). Kehyksiä koskeva pohdinta johdattaa

kysymyksen siitä, missä määrin erilaisten kokemusten ja merkitysten 'kääntäminen', tai tekeminen laajemmin ymmärretyiksi suunnittelun kontekstissa, edellyttää osapuolten kesken tapahtuvaa yleisempää reflektiota suunnittelutilanteesta. (Vrt. myös Häkli 2002; Staffans 2004, 61; Puustinen 2006, 324–335). Kirjoituksen lopussa suhteutan yleistä pohdintaa vielä lyhyesti Kannelmäessä järjestetyn työpajan kokemuksiin.

## Kokemukset ja muu tieto

Staffans kuvaa väitöskirjassaan (2004) kaupunkisuunnittelun jännitteitä kahden konkreettisen 1990-luvun ja 2000-luvun alkupuolen tapauksen kautta. Tapaukset ovat Helsingin yleiskaavan laatimisprosessi Lauttasaaren alueella sekä Maunulan ostoskeskuksen ympäristön suunnittelu, niin ikään Helsingissä. Molemmissa näissä kohdattiin ristiriitoja virallisen suunnittelukoneiston tuottamien suunnitelmien ja alueen asukkaiden paikallisiin kokemuksiin pohjautuvien näkemysten välillä. Staffans tarkastelee kirjassa, millä tavoilla asukkaat pyrkivät vaikuttamaan suunnitelmiin tällaisissa tilanteissa ja miten tähän reagoitiin.

Erimielisyydet Lauttasaassa koskivat konkreettisesti muun muassa sitä, missä määrin kaupunginosan rannoille tulisi sijoittaa uutta rakentamista. Kaupunki esitti tuolloin valmisteilla olleeseen yleiskaavaan merkintöjä, jotka mahdollistaisivat uutta rakentamista, kun taas asukkaat korostivat merenrantojen virkistyskäyttöä. Poliitikot ja suunnittelijat korostivat omaa lähestymistapaansa kokonaistarkasteluna, eli kaupunkikokonaisuuden ymmärtämisenä, jossa otettiin huomioon kunnallistalouden, väestönkasvun, alueiden välisen tasa-arvon ja kaupungin kilpailukyvyn näkökulmat. Poliitikkojen ja valmistelijoiden mielestä kansalaiset eivät ymmärtäneet tätä kokonaisuutta vastustaessaan lisärakentamista. Kaupunginosan asukkaat olivat Staffansin mukaan puolestaan sitä mieltä, että kukaan kaupungin organisaatiossa ei oikeasti ajatellut kokonaisuutta eikä asukkailla olevaa tietoa paikkojen arvoista ei otettu vakavasti. (Staffans 2004, 268.) Lauttasaaren tapauksessa asukkaiden tieto paikkojen merkityksistä tuotti Staffansin mukaan erilaisen näkemyksen kaupunginosan toivottavasta tulevaisuudesta kuin kaupunkisuunnittelun virallinen tiedonrakennus. Osapuolilla oli erilainen käsitys monista asioista: siitä, mihin suunnittelulla tähdättiin, siitä, mikä on 'kokonaisuus', johon suunnitelmaa suhteutetaan sekä siitä, mikä on syytä ymmärtää olennaiseksi tiedoksi



suunnitelmia laadittaessa. Tapaus toi näin esiin myös sen, miten tietokäsitysten erot vaikuttivat näkemyserojen kehittymiseen.

Erimielisyydet siitä, mihin suunnittelussa ylipäänsä tulee tähdätä, eivät palaudu kommunikaation ongelmiin, mutta kommunikaatiolla on merkitystä erimielisyyksiä selviteltäessä. Staffans näkee tärkeänä keinona ristiriitojen sovittamisessa vuorovaikutuksen kehittämisen siten, että ymmärrystä puolin ja toisin lisätään monipuolistamalla tiedon siirtymisen mahdollisuuksia osapuolten välillä. Hänen mukaansa tähän tarvitaan erilaisia työmuotoja: sekä hankekohtaisia että jatkuvia, luotamusta vähitellen rakentavia käytäntöjä. (ibid., 282–288.)

Väitöstutkimuksensa vaikeimpana teoreettisena kysymyksenä Staffans pitää ”...kokemuksellisen tiedon tuomista suunnittelun eksplisiittiseen ilmaisuun” (ibid., 102). Toisin sanoen sitä, miten paikkojen ominaisuuksiin ja merkityksiin kytkeytyvä paikallinen tietämys pystytään tuomaan osaksi suunnittelutietoa, eli ’kääntämään’ sellaiseen muotoon, että se ymmärretään suunnittelukontekstissa osana merkityksellistä suunnittelutietoa. Kokemukset ympäristöstä tuottavat paikkoja koskevaa ’hiljaista tietoa’, joka on sellaista paikkojen luonnetta koskevaa ymmärrystä, joka ei ole vielä artikuloitunut eksplisiittisesti muotoiluksi tietämykseksi. Staffansin mukaan tällaisen ympäristökokemuksiin perustuvan paikallisen ymmärryksen ’kääntäminen’ suunnittelun kielelle on nykyisissä suunnittelukäytännöissä vaikeaa. Hän toteaa myös, että ”[h]yppy kerätyistä mielipiteistä suunnitteluasiakirjoihin on liian suuri” (ibid., 278).

Eloisa-hankkeen Kannelmäen työpajassa ei tullut esiin varsinaisia kärjistyneitä ristiriitoja. Työpajassa esitettiin monenlaisia näkemyksiä, ja siellä ilmaistiin myös epätietoisuutta Kannelmäen ostarinseudun tulevaisuudesta. Lähemmin tarkasteluna epätietoisuuden ja tilanteen yleisen epäselvyyden taustalla voi kuitenkin nähdä olevan intressien eriyvyyttä. Kaikkien osapuolten yhteisesti jakamaa käsitystä ostarinseudun toivottavasta tulevaisuudesta ei ole, tai ainakaan ei ole yhteistä käsitystä siitä, mitä seuraavaksi tulisi tehdä. On erilaisia toiveita alueen tulevaisuudesta ja myös mielipiteitä siitä, mitä jonkun pitäisi tehdä, mutta samaan aikaan eri tahojen toimintaa ohjaavat erilaiset reunaehdot ja motiivit. Tällainen tietojen, intressien, mielipiteiden, reunaehdojen ja motiivien moninaisuus ei tietenkään ole harvinainen asetelma kaupunkisuunnittelussa ja -rakentamisessa.

## Suunnittelutietoa koskeva keskustelu

Staffans puhuu ympäristökokemusten 'kääntämisestä', millä hän viittaa siihen, että niihin sisältyvää tietoa muutetaan sellaiseen muotoon, että se ymmärretään, tunnustetaan osaksi suunnittelutietoa ja voidaan jakaa osapuolten kesken (ibid., 272–278). Näkemysten ymmärretyksi tekeminen ja monipuolisen tiedon jakaminen eivät sellaisinaan vielä tarkoita yhteisen käsityksen rakentamista, mutta ne voi nähdä askeleina siihen suuntaan.

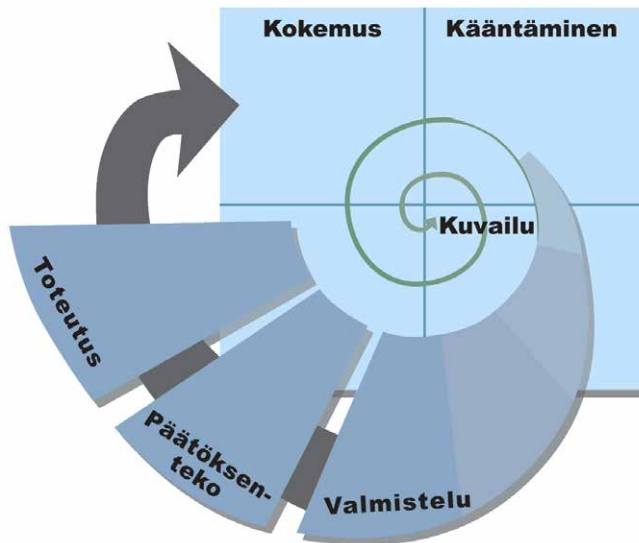
Staffans käy läpi tiedonrakennuksen ulottuvuuksia muun muassa innovatiivisia yhteisöjä tutkineen Ikujiro Nonakan teorioihin tukeutuen. Nonaka (1994) on esittänyt, millaisia vaiheita voidaan nähdä prosessissa, jossa ihmisillä olevaa niin sanottua hiljaista tietoa pyritään tuomaan ja jakamaan koko organisaation tiedoiksi ja resursseiksi. Staffans työstää Nonakan ajatuksia eteenpäin ja soveltaa niitä kaupunkisuunnitteluun. Nonakan esittämän organisaatioiden tiedonrakennuksen mallin soveltaminen koko kaupunkisuunnittelun ja kaupunkirakentamisen koko kenttään (Staffans 2004, 274) on ajatuksena kiinnostava. Käyn seuraavassa lyhyesti läpi Staffansin (Nonakan pohjalta) hahmottelemia ideoita kokemusten, suunnittelun ja toteutusten muodostamasta syklistä, ja jäsennän sen jälkeen hänen hahmottelemaansa mallia hieman toisella tavalla tuodakseni näkyviin sellaisia (muuta) suunnittelun ulottuvuuksia, joita on mielestäni perusteltua tarkastella suunnittelutietoa koskevan keskustelun yhteydessä.

Nonaka (1994, sit. Staffans 2004, 79–81) kuvaa organisaatioiden tiedonrakennusprosessia neljän käsitteen avulla: sosialisatio (socialization), ulkoistaminen (externalization), yhdistäminen (combination) ja sisäistäminen (internalization). Nämä voidaan nähdä toisiaan seuraavina vaiheina, joista yhdessä muodostuu sykli tai spiraali.

Sosialisatio tapahtuu Nonakan mukaan yksilöiden välisenä toimintana; hiljaista tietoa jaetaan osapuolten kesken epämuodollisissa yhteyksissä, ja tätä kautta muodostuu jaettu kokemus taidosta tai jonkin asian tai ilmiön olemassaolosta. Ulkoistamisella Nonaka tarkoittaa hiljaisen tiedon artikuloimista sanoiksi, käsitteiksi ja kuvaannolliselle kielelle, esimerkiksi metaforiksi, analogioiksi ja erilaisiksi kertomuksiksi. Ihmisten välinen dialogi on oleellinen osa ulkoistamisen vaihetta. Yhdistämisellä Nonaka tarkoittaa ulkoistamalla käsitteellistetyn tiedon systematisointia ja jakamista organisaation sisällä. Sisäistämällä Nonaka viittaa tiedonrakennusprosessin niihin vaiheisiin, joissa (uusi)

tieto siirtyy taas toiminnaksi ja käytäntöihin. (Staffans 2004, 79–81. Ks. myös Östman 2005, 291–293.)

Staffans soveltaa Nonakan ajatuksia asukkailla olevien, paikkoja koskevien tietojen ja kokemusten kokoamiseen ja hyödyntämiseen kaupunkisuunnittelun prosesseissa. Asukkaiden kokemukset, jotka ovat sosialisiaation kautta tulleet jo jossain määrin jaetuiksi, muokataan Staffansin mallissa suunnittelun (ja/tai suunnitteluorganisaation) ymmärtämille kielille kahdessa vaiheessa. Vaihe 'kääntäminen' vastaa suunnilleen sitä, mitä Nonaka on kutsunut ulkoistamiseksi ('externalisation'). Staffansin käyttämä termi 'kuvailu' viittaa puolestaan tietojen yhdistämiseen laajemmiksi kokonaisuuksiksi (vrt. Nonakan termi 'combination'). Erityisesti nämä kaksi vaihetta muodostavat Staffansin mallissa pohjan sille, että asukkaiden tietoa voidaan omaksua suunnitteluorganisaatiossa ja siten soveltaa käytäntöön. Kun suunnitelmat ovat lopulta toteutuneet, sykli etenee uudelle kierrokselle. Muuttunut ympäristö alkaa tuottaa uudenlaisia kaupunkikokemuksia. (Staffans 2004, 272–278.)



**Kuva 1:** Aija Staffansin sovellus Nonakan tiedonrakennuspiraalista. Malli kuvaa asukkaiden ympäristökokemuksen kääntämistä eksplisiittiseen muotoon ja niiden omaksumista osaksi suunnittelun tietopohjaa. (Staffans 2004, 273, kuva 7.1.)

Asukkaiden hiljaisen tiedon kääntäminen eksplisiittiseksi ja jäsenneyksi tiedoksi tähtää tietysti siihen, että näin pystytään vaikuttamaan paitsi suunnitteluun myös päätöksentekoon ja toteutuksiin. Kaupunkisuunnittelukysymysten moniulotteisuuden vuoksi tavoitteena ei toki voi olla loikkaaminen yksittäisten toimijoiden kokemuksista valmiiseen suunnitelmaan. Staffansin esittämässä mallissa onkin kuvattu, kuinka 'kääntämisen' jälkeen seuraa useita työvaiheita (kuvailu, valmistelu, päätöksenteko) ennen toteutusta.

Suunnittelu- ja toteutusprosessien eteneminen ei välttämättä ole kovin loogista tai suoraviivaista, ja käytännössä eri työvaiheet voivat venyä vuosienkin pituisiksi. Malli kuvaa sykliä, jossa suunnittelulle tuotetaan palautetta pääasiassa vasta sitä mukaa, kun ympäristön muutokset ovat johtaneet uudenlaisiin käyttäjäkokemuksiin. Tällä tavalla ymmärrettynä suunnittelun sykli on varsin pitkä ja hidas. Juuri valmistunutta ympäristöä ryhdytään vain harvoissa tapauksissa saman tien taas muuttamaan – riippumatta siitä pidetäänkö ratkaisuja hyvinä tai ei. Staffans näkeekin ongelmallisena tyypillisen tilanteen, jossa käyttäjät voivat arvioida suunnitteluratkaisuja vasta siinä vaiheessa, kun ympäristö on jo täysin toteutettu. (Ibid., 61, 272–278.)

Pelkistän Staffansin esittämää kuviota tässä vaiheessa hieman (ks. kuva 2). Pysyttäydyn kuitenkin hänen esityksensä pohjana olleessa kokemusten, suunnittelun ja toteutusten syklisessä logiikassa. Lisäksi säilytän seuraavat Staffansin kuvion perusajatuksat:

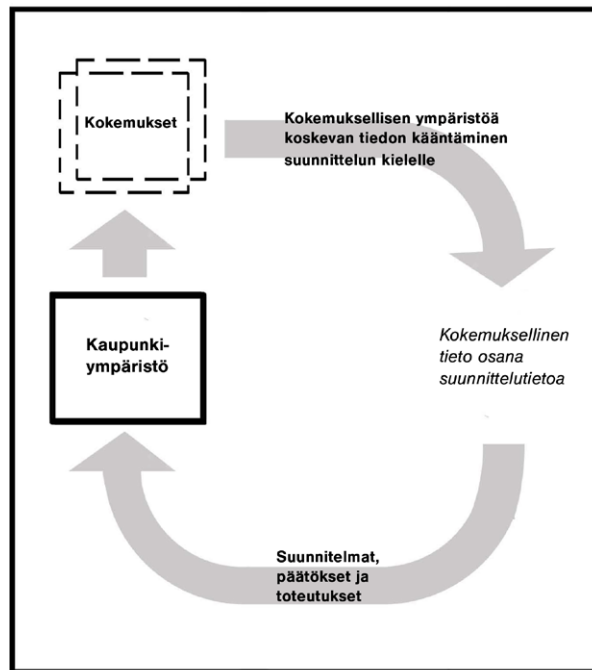
- Olemassa olevan kaupunkiympäristön ominaisuuksista voidaan kommunikoida kokemusten ja muun vastaavan tiedon pohjalta.
- Kokemukset ja muu tieto voivat vaikuttaa mielekkäällä tavalla suunnitteluun, jos ne pystytään tuomaan osaksi suunnittelutietoa.
- Kun prosessit etenevät suunnitelmista toteutuksiin (eli kaupunkiympäristön muutoksiin) asti, ympäristö tuottaa uudenlaisia kokemuksia

Jäljempänä tuon kuvioon mukaan muita suunnittelutietoon, suunnitteluun ja toteutuksiin vaikuttavia ulottuvuuksia.

Syklissä kuvatut eri vaiheet voivat siis käytännössä olla hyvin aikaavieviä, kuten edellä on todettu, ja toisaalta toteutukset ovat valmistuttuaan pitkäikäisiä. Kaupunkisuunnittelua ei oikeastaan voikaan ymmärtää inhimillisenä toimintana ilman, että ymmärtää siihen liittyvän pitkän aikaperspektiivin ja myös suunnittelun lähtökohtaisen tulevaisuusorientaation. Rakennetun ympäristön suunnittelussa on

kysymys tulevaisuuden olosuhteiden järjestämisestä eri tavoilla. Tämä toiminta on luonteeltaan normatiivista: pohditaan sitä, miten asioiden tulisi (tulevaisuudessa) olla, tai miten jokin asia tulisi hoitaa, joko lähi-tulevaisuudessa tai pidemmällä aikaperspektiivillä. Menneisyyteen ja nykyisyyteen sijoittuvat kokemukset ovat olennainen osa tulevaisuutta koskevaa keskustelua. Keskeinen kysymys onkin, miten kokemuksia voidaan eksplikoida tai 'kääntää' eri osapuolten ymmärtämäksi ja tunnustamaksi tiedoksi siten, että tuotetaan mielekkäitä kontribuutioita toivottavaa tulevaisuutta koskevaan keskusteluun.

Kun on puhe tulevaisuudesta, on vääjäämättä ainakin jossain määrin puhe myös tulevaisuutta koskevista intresseistä. Staffans toteaaakin, että 'kääntämisen' voi yhtäältä ymmärtää dialogin hengessä tapahtuvana tiedonrakennuksena (esimerkiksi Ikujiro Nonakan tapaan, vrt. Staffans 2004, 259–260), mutta toisaalta sen voi nähdä myös strategisena toimintana (Bruno Latourin tapaan, vrt. *ibid.*). Jälkimmäisellä tavalla ymmärrettynä kääntäminen tähtää ainakin potentiaalisesti tiettyjen omien intressien



**Kuva 2:** Yksinkertaistettu versio Staffansin (Nonakan pohjalta) esittämästä ympäristökokemusten, suunnittelun ja toteutusten sykliä kuvaavasta mallista. (Vrt. kuva 1 sekä Staffans 2004, 273.)

edistämiseen. Tässä ei ole mitään suoranaisesti arveluttavaa. Toimijoilla on aina erilaisia näkökulmia, joiden pohjalta myös heidän intressinsä rakentuvat. (Vrt. myös Häkli 2002.)

Koska kysymys intresseistä on hyvin keskeinen kaupunkisuunnittelussa, suunnittelukeskustelua on mielestäni hyödyllistä selkeyttää siten, että tehdään käsitteellisellä tasolla ero (nykyisyyteen ja menneisyyteen kytkeytyvien) kokemusten ja tulevaisuutta koskevien intressien välille. Suunnittelun voi nähdä perustavalla tavalla tulevaisuusorientoituneena toimintana, jossa sovitetaan yhteen erilaisia intressejä. Silloin kun puhutaan intresseistä, ollaan jo vahvasti kiinni suunnittelulle ominaisissa kysymyksissä: keskustellaan siitä miten asioiden tulisi kenenkin mielestä (tulevaisuudessa) olla. Kytkeä intressien ja suunnittelun välillä on olemassa siinäkin tapauksessa, että intressejä ei vielä olisi ilmaistu virallisten suunnittelukäytäntöjen kielillä. Suunnittelussa normaali peruskysymys on: 'miten asioiden tulisi olla?' Siitä on myös erilaisissa intresseissä ja niiden ilmaisemisessa kysymys.

Miten sitten tulisi tarkastella kokemusten ja intressien välistä kytkentää? Tähän tarjoavat kiinnostavan näkökulman Martin Rein ja Donald A. Schön artikkelissaan "Frame-reflective policy discourse" (1991). He toteavat, että kaikilla on omat tapansa tulkita, järjestää ja pyrömmärtää monimutkaista todellisuutta ja että maailman hahmottaminen jostain rajallisesta näkökulmasta on välttämätöntäkin, jotta ihminen ylipäänsä pystyy etenemään havaintojen tekemisestä tietämiseen, analysoimiseen ja toimimiseen. Rein ja Schön jäsentävät ilmiötä käsitteellä 'frame', eli 'kehys'. He viittaavat myös Geoffrey Vickersiin (1975, sit. Rein & Schön 1991), ja hänen käyttämäänsä käsitteeseen 'appreciative system'. Vickersin käyttämän käsitteen yksi mahdollinen suomenkielinen käännös on arvostusjärjestelmä.

'Kehys' (frame, appreciative system) on näkökulma, jonka kautta toimija pystyy omalla tavallaan ymmärtämään ja jäsentämään kohtaamiaan tilanteita ja siten toimimaan niissä, arvottaen samalla omia valintojaan ja tekojaan. Kehyksiin kytkeytyy näin myös arvostuksia ja valintoja. Reinin ja Schönin ajattelussa kehykset ja niihin kytkeytyvät selitysmallit ja perustavanlaatuiset kertomukset luovat kytköksiä toimijoiden kokemusmaailmojen ja tulevaisuutta koskevien normatiivisten näkemysten välille; ne mahdollistavat yksilöiden ajattelussa normatiivisen loikan siitä 'mikä on' siihen 'miten asioiden tulisi olla'. ("...facilitate the normative leap from 'is' to 'ought'", vrt. Rein & Schön 1991, 265.)

Kokemusten, tietojen ja käsitysten muokkautuminen intresseiksi on olennainen kysymys suunnittelutilanteissa esiin tuotavien näkökulmien syvemmän ymmärtämisen kannalta. Siksi kehyksen käsite on kiinnostava suunnitteluprosessien analysoimisen ja reflektoinnin kannalta (vrt. esim. Häkli 2002; Puustinen 2006, 324-335). Staffans (2004, 61) toteaa, että kyky reflektoida erilaisia näkökulmia (*'frame reflection'*) liittyy paitsi poliittisten näkökulmien yhteensovittamiseen myös erilaisten tietoyhteisöjen väliseen vuorovaikutukseen.

Kokemukset ja intressit sekä niitä molempia määrittävät kehykset kytkeytyvät näin tarkasteltuina vahvasti toisiinsa. Ne ovat kuitenkin keskenään erilaisessa suhteessa elettyyn ja koettuun todellisuuteen. Kun puhutaan kokemuksista, koettua ei välttämättä vielä arvoteta suhteessa johonkin muuhun. Mutta kun aletaan puhua kokemusten kääntämisestä suunnittelutiedoksi, ollaan jo varsin lähellä keskustelua siitä, mikä on hyvää ja mikä huonoa. Ja kun puhutaan siitä mitä (ja mihin, ja miten) tulisi suunnitella, keskusteltavina väistämättä ovat toivottavat ja ei-toivottavat tulevaisuuskuvat sekä erilaiset intressit.

Reinin ja Schönin artikkelin (1991) ajatus kehyksistä jäsentää kokemusten ja intressien välistä yhteyttä, muttei tarjoa yleispätevää reseptiä niiden välisen yhteyden selittämiseen. Sellaista ei varmaan olekaan. Suunnittelutietoa koskevan keskustelun kannalta olennaisia ovat joka tapauksessa kaikki kolme: kokemukset, intressit sekä kehykset (/näkökulmat), jotka näitä rakentavat ja muovaavat.

Kuva 3 esittää kokemusten, suunnittelun ja toteutusten syklin edellä kuvatun ajatuskulun pohjalta muokattuna. Sykliin on sijoitettu kokemusten rinnalle nyt myös intressit. Kuvio on myös jaettu kahteen vyöhykkeeseen: oikealle puolelle sijoittuvat intressit, tulevaisuutta koskeva keskustelu sekä suunnittelutoiminta eri ulottuvuuksineen. Niissä määräävinä piirteinä ovat tulevaisuusorientaatio ja normatiivisuus, ja keskeinen toimintaa motivoiva kysymys on *'miten asioiden tulisi olla'*. Kuvion vasempaan puoliskoon sijoittuvat puolestaan fyysinen kaupunkiympäristö siihen kohdistuvine muutoksineen sekä kokemukset niistä, toisin sanoen kokemukset siitä *'mitä on'*. Malli noudattaa edelleen syklin logiikkaa: ympäristöä koskevista kokemuksista edetään erilaisten välivaiheiden kautta suunnitteluun ja toteutuksiin, joiden jälkeen (eli täyden kierroksen myötä) taas uudenlaisiin kokemuksiin (vrt. leveät harmaat nuolet). Kokemusten, suunnittelun ja toteutusten sykli lähtee liikkeelle kysymyksestä *'mitä on?'*, etenee suunnittelun kannalta

keskeiseen kysymykseen 'miten asioiden tulisi olla?', ja palaa toteutusten myötä kysymykseen 'mitä on?'.<sup>1</sup>

Kuvioon on lisätty kapeita nuolia, jotka kuvaavat suunnittelutietoa koskevan keskustelun eri ulottuvuuksia, joita joudutaan suhteuttamaan toisiinsa viimeistään siinä vaiheessa kun siirrytään tiedon kokoamisesta suunnitteluun. Suunnitelmia ei normaalisti voi johtaa suoraan lähtötiedoista, koska lähtötiedot sisältävät usein monitulkintaisia tai ristiriitaisia ulottuvuuksia. Silloin kun suunnittelu ymmärretään näkökulmien välisenä neuvotteluna, myös suunnitteluun vaikuttavat tiedot (niiden sisältö, merkitys, tulkitseminen ja käyttö) ovat keskustelun kohteita.

Kaupunkielämään liittyy kokemusten ja intressien moninaisuutta. Jouni Häkli kirjoittaa kaupunkisuunnittelun tiedonpolitiikkaa käsittelevässä artikkelissaan "Kansalaisosallistuminen ja kaupunkisuunnittelun tiedonpolitiikka" (2002) siitä, kuinka olennaista on ymmärtää se, että yhtä aikaa voi olla useita relevantteja tapoja nähdä kaupunki ja sen ongelmat, mutta myös se, että näitä tapoja voi olla vaikea sovittaa yhteen. Tämän ovat varmaan kaikki kaupunkisuunnittelun kanssa tekemisissä olevat todenneetkin. Ja näkökulmien vastakkaisuus on tuttu ilmiö jopa niinkin kontrolloidun ilmiön kuin tieteellisen keskustelun kentältä: samanaikaisesti on mahdollista esittää esimerkiksi kaksi hyvin perusteltua ja tieteellisen tarkkuuden ehdot täyttävää tutkimustulosta, jotka kuitenkin ovat keskenään ristiriitaisia. (Häkli 2002.)

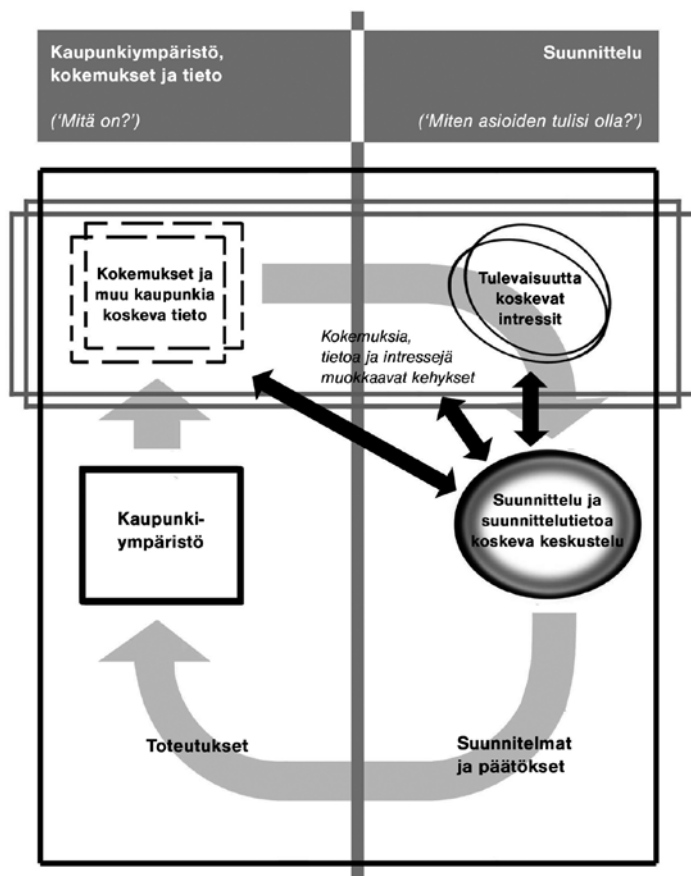
Kun ryhmillä on eriäviä näkemyksiä ja intressejä, tarjolla on kehysten paljous. Osallisten kehykset eivät välttämättä ole edes eri näkökulmia yhteen ja samaan kysymykseen, vaan ne voivat nimetä täysin eri ongelmia. Yleispäteviä, aina sovellettavia malleja ja reseptejä sovittelevien ratkaisujen löytämiseen tuskin on. Sellaisten etsimisen sijaan Häkli korostaakin yksittäistapauksissa ilmenevien erityispiirteiden (esimerkiksi valtasuhteiden) sekä osallisten esiintuomien lähtökohtien tunnistamisen merkitystä. Hän nostaa esiin myös tilannekohtaisen käytännöllisyyden ratkaisujen etsimisessä. Yhtenä mahdollisena (tai ainakin ideaalisena) tavoitteena Häkli näkee suunnittelun toteuttaminen siten, että suunnittelun kaikki osalliset pyrkivät tulemaan tietoisiksi omasta

<sup>1</sup> Kuvio ei pyri erottelemaan tai sijoittamaan kaupunkisuunnittelun eri osapuolia eri kohtiin sykliä vaan kuvaamaan yleisemmin prosessin vaiheita ja ulottuvuuksia. Tässä kirjoituksessa lähtökohtana on, että esimerkiksi suunnittelutietoa koskevaa keskustelua voidaan käydä julkisesti monien osapuolten kesken. Käytännössä keskusteluun on tietysti helpompi osallistua esimerkiksi keskeisestä virka-asemasta käsin tai muuten alan ammattilaisena. Normaaleissa suunnittelu- ja toteutusprosesseissa eri osapuolten osallistuminen myös yleensä painottuu eri kohtiin prosessia.



näkökulmasidonnaisuudestaan samaan aikaan, kun he koettavat hahmottaa toisten kehyksiä. Tämä ei ole käytännössä yksinkertaista, koska kehykset ovat hyvin luonnolliselta tuntuva osa meitä itseämme ja omaa ryhmäämme. Häkli toteaa, että emme yleensä tiedosta kuinka kehykset järjestelivät havaintojamme, ajatteluamme ja toimintaamme. Kehysten purkaminen voi siksi johtaa epämääräisyyden tai epävarmuuden tilaan. Sikäli kuin omien kehysten tunnistaminen ja purkaminen puolin ja toisin kuitenkin on mahdollista, se voi Häklin mukaan tapahtua vain konkreettisesti ja paikallisesti, ei siis yleisesti ja abstraktilla tasolla. (Häkli 2002, 118–124.)

Tilannekohtainen käytännöllisyys ja konkreettisuus, joiden merkityksen Häkli tuo esiin tekstissään, voivat liittyä esimerkiksi siihen, miten suhtautua osapuolten välisiin jännitteisiin. Nämä ovatkin



Kuva 3.

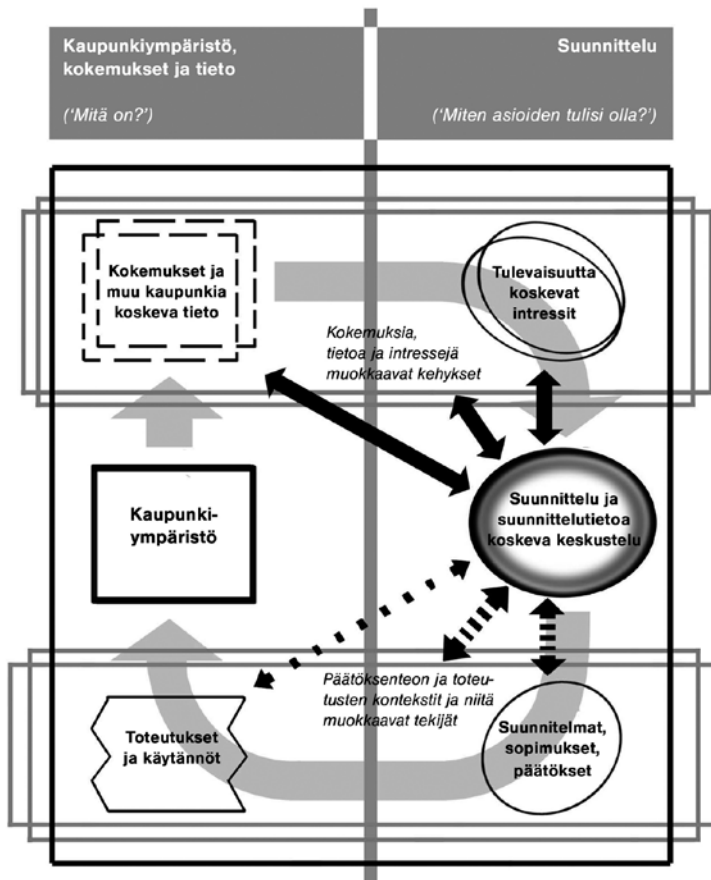
olennaisia kysymyksiä kaupunkisuunnitteluprosesseissa. Varsin tärkeä on kuitenkin myös kysymys siitä, millaiset vaikutukset suunnitelmilla lopulta tulee olemaan kaupunkielämään ja -ympäristöön. Siksi tulkitsemme käytännöllisyyden ja konkreettisuuden viittaavan myös konkreettisiin kysymyksiin siitä, millä keinoilla suunnittelua voidaan viedä eteenpäin siten, että suunnittelukeskustelussa mahdollisesti löydettävä yhteinen sävel pääsee vaikuttamaan rakennettuun ympäristöön ja siihen sijoittuviin käytäntöihin. Tämän tekeminen mahdolliseksi on myös jotain, joka tapahtuu paikallisesti ja yksittäisen tilanteen ehdoilla. Samaan aikaan toimintaa toki säätelevät myös yleisemmät reunaehdot, oikeastaan koko yhteiskunnallinen konteksti.

Suunnittelun ja suunnitelmien suhde toteutuksiin voi olla monimutkainen: toteutumisprosessit ovat joskus varsin ennustamattomia ja mutkikkaita, ja suunnittelu tuottaa tällöin suunnitelmia, joiden yhteys toteutuksiin voi olla hauras ja epävarma. Suunnitelmia laadittaessa yritetään ennakoida asioita, joista ei ole varmaa tietoa, ja vaikka olosuhteisiin ja toteutumisten kontekstiin pyritään tietysti vaikuttamaan (nimenomaan suunnitelmilla), ohjaus- tai vaikutuskeinot eivät välttämättä riitä. Suunnitelmien laatiminen siten, että ne johtavat onnistuneisiin toteutuksiin, on muun muassa näistä syistä ihan omaa erityisosaamistaan edustava laji – sen lisäksi, että voidaan tarvita myös onnea. Päätöksenteon ja toteutusten kontekstien tuntemuksella ja aiempia tapauksia koskevilla tiedoilla on merkitystä silloin, kun pyritään ennakoidaan tulevien toteutusprosessien erilaisia käännteitä.

Kuvion yläosaan muodostui edellä kokemusten, intressien ja niitä linkittävien kehysten kenttä, ja sen eri osatekijät on syytä ottaa laajemman keskustelun kohteeksi (vrt. kuva 3). Mutta suunnittelussa tarvitaan myös päätöksenteon ja toteutusten konteksteja koskevaa tietoa ja kokemusta. Miten esimerkiksi jo olevat käytännöt ja reunaehdot vaikuttavat tuleviin toteutuksiin? Miltä osin käytäntöjä voidaan ehkä luontevasti muuttaa? Ja millaisia yllätysmomenteja prosessin edetessä saatetaan kohdata?

Suunnittelutietoa koskevan keskustelun suhde päätöksenteon kenttään, toteutusten kontekstiin sekä itse toteutuksiin on hieman toisenlainen kuin sen suhde (kuvion ylärivissä esitettyihin) kokemuksiin, intresseihin ja kehyksiin. Osa toteutuksiin vaikuttavista suunnitelmista saattaa olla jo olemassa, mutta osa puuttuu tai ehkä suunnitelmia halutaan muuttaa – muutenhan suunnittelua ei tehtäisi. Toisaalta konteksti, johon suunnitelma ja toteutus pyritään kytkemään, on jotain

muuttuvaista ja tulee varmasti tarjoamaan yllätyksiä: kontekstia sellaisena, kuin se tulee olemaan toteutusten hetkellä, ei tavallaan ole vielä olemassa. Eri osapuolten päätöksiin tulevat vaikuttamaan monet asiat, ja toteutukseen voi olla vielä paljon matkaa. Se, millaisena suunnitelma voi aikanaan realisoitua, riippuu monista asioista. Päätöksenteon ja toteutusten kontekstiksi kutsumani kenttä on siis yhtäältä jotain, jota voidaan muovata yhteisillä päätöksillä, mutta toisaalta jotain, joka samaan aikaan tulee muovautumaan ehkä sattumanvaraisillakin tavoilla. Suunnittelun ja suunnittelutietoa koskevan keskustelun yhteys suunnitelmiin, sopimuksiin ja toteutuksiin sekä niiden konteksteihin on siksi esitetty kuviossa hieman toisenlaisena (ks. kuva 4).



**Kuva 4:** Suunnittelutietoa koskevan keskustelun eri ulottuvuuksia. Vrt. kuva 1 (Aija Staffansin sovellus Nonakan tiedonrakennusspiraalista; Staffans 2004, 273) sekä kuvat 2–3.

Staffansin (2004, 273) esittämän kuvion (kuva 1) pohjalta muokattu yksinkertaistettu malli kokemusten, suunnittelun ja toteutusten syklistä (kuva 2) on nyt täydentynyt kuvaamaan hieman laajemmin suunnittelutiedon eri ulottuvuuksia ja erilaisia suunnitteluun vaikuttavia näkökulmia (kuva 4). Näitä teemoja on Staffanskin tuonut väitöskirjassaan esiin, ja hänen esittämänsä mallin (ks. kuva 1) työvaiheet 'kääntäminen' ja 'kuvailu' ehkä viittaavatkin tämän tyyppiseen näkökulmien moninaisuutta hahmottavaan keskusteluun.

Miten tarpeellista suunnittelu- ja toteutusprosessien monimutkaisen kontekstin hahmottaminen sitten on silloin, kun esimerkiksi paikallisia kokemuksia ja intressejä pyritään tekemään laajemmin ymmärretyksi suunnitteluprosessissa? Se ei varmastikaan ole välttämätöntä. Mutta Nonakan ja myös Staffansin yhtenä keskeisenä puheenaiheena on myös uusien ideoiden tuottaminen, tai innovatiivisuus (Nonaka & von Krogh 2009; Staffans 2004, 73–82). Tätä edistävänä tekijänä mainitaan muun muassa monipuolisen tiedon ja asiantuntemuksen tuominen samaan keskusteluun. Uusien ideoiden synnyttäminen edellyttää tietysti paljon muutakin kuin laajaa tietoutta. Yhteistyöprosessit voivat olla herkkiä häiriötekijöille ja onnistunut työskentely edellyttää muun muassa kommunikaation kehittymistä sellaiseksi dialogiksi, joka antaa tilaa uudenlaisten ajatusten muodostumiselle. Monipuolinen asiantuntemus, jota työryhmissä muodostuu ihmisten kesken mutta joka samalla pystyy laajentamaan yksilöiden omaa osaamista, on kuitenkin tärkeä osatekijä toteuttamiskelpoisten ideoiden synnyttämisessä. (Nonaka & von Krogh 2009, 638–646.)

Toteutuksiin vaikuttavan kontekstin ymmärtäminen on olennainen osa suunnittelussa tarvittavaa tietoa. Jos tavoitteena on keskustella siitä, miten kaupunkiympäristö rakentuu, sekä tuottaa yhteisellä työskentelyllä uusia ideoita asioiden kehittämiseksi toivottuun suuntaan, koko kenttää koskevan ymmärryksen laajentaminen kaikilla osapuolilla saattaa hyvinkin olla perusteltua.

## Kokonaisuuksien ymmärtämistä ja käytäntöä

Kysymys suunnittelutiedosta ja sen eri ulottuvuuksista kytkeytyy näin tarkasteltuna kysymyksiin monenlaisen tiedon eksplikoimisesta, ymmärretyksi tekemisestä ja jakamisesta osapuolten kesken. Niiden kautta puolestaan päädytään laajempaan keskusteluun siitä, mikä on

erityyppisten tietojen suhde toisiinsa ja mikä sen tulisi olla. Kysehän ei voi olla siitä, että tietoa vain yritettäisiin syöttää ilman perusteluja osapuolelta toiselle, suuntaan tai toiseen. Staffans (2004, 281–290) mainitsee erilaisia käytössä olevia ja potentiaalisia yhteistyömuotoja. Niiden keskeisinä tavoitteina ovat hänen mukaansa yhtäältä tiedon tuottaminen, toisaalta toimijoiden välisen luottamuksen rakentuminen. Tässä kirjoituksessa on keskitytty suunnittelutiedon ulottuvuuteen, mutta toimijoiden välisen luottamuksen vahvistuminen ja tiedonrakennus ovat tietysti yhteydessä toisiinsa: tiedon ymmärrettävyys ja sitä koskevien keskustelujen mahdollisuus voivat rakentaa myös luottamusta.

Eloisa-hankkeen Kannelmäen työpajan kokemusten sekä tämän kirjoituksen ajatusten pohjalta paikalliseen suunnittelutietoa koskevaan työpajaan voi kohdistaa odotuksia ainakin seuraavien kolmen ulottuvuuden suhteen:

Työpajassa voidaan käydä kohtuullisen laajaakin keskustelua suunnittelun varsinaisesta (nimellisestä) kohteesta ja sitä koskevista erityyppisistä tiedoista. Esimerkiksi Kannelmäen työpajatyöskentelyn kohteeksi oli nimetty ”ostarinseutu”. Jos työpajan alustukset ja taustamateriaali sekä muut järjestelyt tukevat työskentelyä, ja jos keskustelujen henki on rakentava, tilaisuudessa on mahdollista käydä laajasti läpi paikkoja ja toimintoja koskevia kehittämistarpeita ja -ideoita. Eri osapuolilla on näistä tietoja ja näkemyksiä, ja tuskin millään osapuolella on yksinään hallussaan kaikkea pitkällä tähtäimellä relevanttia tietoa. Kokonaiskuvan muodostaminen suunnittelun kohteesta ja sitä koskevasta erityyppisestä tiedosta on tavallaan työpajan näkyvin motiivi.

Kohdetta koskevan keskustelun rinnalla työskentely voi laajentaa osapuolten tietoja prosesseista ja kontekstista, jotka vaikuttavat suunnitelmiin ja niiden toteutumisiin; toisin sanoen, ymmärrystä koko toimintakentästä ja siitä, mitä kaikkea siinä on tekeillä. Jokainen osapuoli voi tehdä (näidenkin tietojen pohjalta) omia johtopäätöksiään, mutta on myös mahdollista käydä yhteistä keskustelua esimerkiksi siitä, millainen voisi olla suunnitelmien toteutumisen realistinen polku.

Edellisten lisäksi työskentely voi lisätä siihen osallistuvien tietoisuutta erilaisista näkökulmasidonnaisuuksista (Häkli 2002, 120–124; vrt. myös Puustinen 2006, 324–336). Jos tämä johtaa yleiseen kehyksiä koskevaan reflektioon, se voi merkitä myös omien näkökulmien suhteellistumista.

Kaikki yllä mainitut kolme ulottuvuutta liittyvät jonkin suuremman kokonaisuuden hahmottumiseen uudella tavalla, tai näyttäytymiseen uudessa valossa.

Voiko suunnittelun ja toteutumisten konteksteja koskeva yhteinen reflektio sitten vaikuttaa osapuolten käsityksiin suunnittelutiedosta? Ja voiko se muovata alkuperäisiä intressejä johonkin suuntaan, esimerkiksi lähentäen eri intressejä toisiinsa? Jos kehysten analysoiminen ja purkaminen oli Häklin (2002) mukaan mahdollista lähinnä paikallisella tasolla ja konkreettisiin tapauksiin kytkeytyneenä, niin mahdollisuus myös muunlaisen yhteispelin rakentamiseen lienee samalla tavalla yksittäisten tapausten paikallisiin erityispiirteisiin kytkeytyvä kysymys. Isoja periaatteellisia keskusteluja ratkaisevampia saattavat taas viime kädessä olla oivaltavat ratkaisut käytännön kysymyksiin.

Se voi olla hyvinkin asia suunnittelun kannalta, jos se tekee yhteispelin rakentumisesta asian, johon voi vaikuttaa ilman, että pitäisi samalla pystyä muuttamaan koko maailmanjärjestystä.

## Kirjallisuus

- Häkli, J.** (2002). ”Kansalaisosallistuminen ja kaupunkisuunnittelun tiedonpolitiikka”. Teoksessa: Häkli, J. et al. (toim.) *Osalliset ja osajat kaupungin suunnittelussa*. Gaudeamus, Helsinki. (110–124)
- Nonaka, I.** (1994). ”A Dynamic Theory of Organizational Knowledge Creation”. *Organization Science*, vol. 5, No. 1. (14–37)
- Nonaka, I. & Krogh, G. von** (2009). ”Tacit Knowledge and Knowledge Conversion: Controversy and Advancement in Organizational Knowledge Creation Theory”. *Organization Science*, vol. 20, No. 3. (635–652)
- Puustinen, S.** (2006). *Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne. Vuorovaikutukseen liittyvät ongelmat ja mahdollisuudet suurten kaupunkien kaavoittajien näkökulmasta*. Väitöskirja. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja A 34. Teknillinen korkeakoulu, Espoo.
- Rein, M. & Schön, D. A.** (1991). ”Frame-reflective policy discourse”. Teoksessa: Wagner, P. et al. (toim.) *Social sciences and modern states. National experiences and theoretical crossroads*. Cambridge University Press, Cambridge. (262–289)
- Staffans A.** (2004). *Vaikuttavat asukkaat. Vuorovaikutus ja paikallinen tieto kaupunkisuunnittelun haasteina*. Väitöskirja. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja A 29. Teknillinen korkeakoulu, Espoo.
- Vickers, G.** (1975). ”Social and Institutional Reality”. Cambridge, MA (mimeo).
- Östman, L. E.** (2005). *A Pragmatist Theory of Design. The Impact of the Pragmatist Philosophy of John Dewey on Architecture and Design*. Väitöskirja. School of Architecture, Royal Institute of Technology, Tukholma.

# Asuinalueiden brändäys – voiko alueen mainetta suunnitella?

Mervi Ilmonen

## Aluksi

Yhtenä tässä kirjassa raportoidun Eloisa – hankkeen osiona on työpaketti (TP) 7, jossa tarkastellaan asuinalueisiin liitettyjä mielikuvia, imagoja ja brändejä sekä niiden muuttamisen mahdollisuutta. Asuinalueista vallitsee usein vakiintuneita käsityksiä, joita toistetaan ja vahvistetaan sekä arkipuheessa että mediassa. Niin Töölöstä, Kalliosta, Koivukylästä, Kontulasta, Martinlaaksosta, Jakomäestä kuin Eirastakin on selkeitä mielikuvia, joita on vaikea muuttaa. Alueita arvotetaan sekä kielteisesti että myönteisesti. Alueita koskevat mielikuvat ovat usein jakaantuneita. On myös tavallista, että alueen asukkaat kokevat oman alueensa myönteisemmin kuin ulkopuoliset, jotka eivät tunne alueen arkea.

Monipuoliset, kerrostuneemmat ja historiallisemmat alueet arvotetaan yleensä korkeammalla kuin esimerkiksi yksipuolisesti asumiseen varatut alueet. Toiminnallisen yksipuolisuuden lisäksi asuinalueen kielteinen maine voi johtua useista tekijöistä, esimerkiksi alueen sekä taloudellisesti että sosiaalisesti epätasapainoisesta väestörakenteesta, alueen huonosta ylläpidosta, vanhentuneesta ja esteettisesti epämiellyttäväksi koetusta rakennuskannasta, toimimattomasta

infrastruktuurista, alueen hankalasta sijainnista aluerakenteesta ja/ tai puutteellisesta palvelurakenteesta. Alueesta vallitsevaa kielteistä mielikuvaa vahvistetaan usein myös mediassa uutisilla, joissa tuodaan yksipuolisesti ja toistuvasti esiin alueella tapahtuneita häiriöitä tai kielteistä kehitystä.

Alueen maine tai siitä vallitseva mielikuva on merkittävä asia. Myönteisellä tai kielteisellä maineella, mielikuvalla tai brändillä on sekä taloudellisia että sosiaalisia kerrannaisvaikutuksia. Kielteinen maine alentaa asuinalueen hinta- ja palvelutasoa sekä voi aiheuttaa asukkaiden poismuuttoa. Kaupunkitutkimuksessa puhutaan aliehkityksen kiertteestä, jolla tarkoitetaan esimerkiksi segregaatien itseään vahvistavaa kierrettä, jolloin kielteisestä kehityksestä tulee jatkuva (Bernelius 2013; Skifter Andersen 2002, 2003). Negatiivinen kierre voi syntyä asuinalueen yksipuolistumisen, köyhyyden, turvattomuuden tai epäsiisteyden lisääntymisen seurauksena. Toisaalta myös positiivisilla kehityskuluilla on itseään vahvistava taipumus: monen alueen muutos on vahvistunut myönteisen julkisuuden, huhujen ja asukasaktiivisuuden seurauksena. Helsingin Kallion alueen muutos ahtaasti asutusta, köyhästä ja huonomaineisesta työväenluokkaisesta asuinalueesta nykyiseksi suomalaisen urbaanin myyttiseksi hipsterikaupunginosaksi on tästä yksi esimerkki.

Tässä tutkimusosiossa kysytään, onko asuinalueesta vallitsevaa mielikuvaa mahdollista muuttaa ja voidaanko asuinaluetta brändätä tietoisesti? Tarkastelen kirjoituksessa brändin käsitettä, sen yleistymistä kaupunkikehittämisessä ja soveltamista asuinalueisiin. Lopuksi pohdin asuinalueen kehittämisen edellytyksiä brändin rakentamisen avulla.

Osion aineisto perustuu alan kirjallisuuteen ja hankkeessa kerättyyn aineistoon. ELOISA-hankkeessa käytettiin eri osioissa yleisölle avoimia asiantuntijaseminaareja tiedonkeruun välineinä. Toukokuussa 2013 järjestetyn seminaarin asiantuntijapuheenvuoroja on käytetty aineistona tässä kirjoituksessa (ks. liite 1. seminaarin ohjelma).

## Mistä puhutaan kun puhutaan brändistä?

Brändi on tuotemarkkinoinnista tuttu käsite, jonka tavoitteena on tuottaa lisäarvoa tuotteelle. Etymologisesti brändäys tarkoittaa polttoleimausta (engl. branding). ”Branding” tarkoittaa siis tuotemerkin rakentamista tai tuotteen merkitsemistä niin, että se erottuu muista



samankaltaisista tuotteista. Brändien historia liitetään massatuotannon syntyyn 1800-luvulla, jolloin ensimmäisiä massavalmistettuja tuotteita ilmestyi kaappoihin. Alun perin polttoleimausta käytettiin viljäsäkkien merkitsemisessä tunnistamisen vuoksi, mutta pian havaittiin, että brändi toimi myös kuluttajille tunnistamisen välineenä ja brändejä ryhdyttiin kehittämään, jotta tuotteista tulisi kuluttajille tutumpia ja luotettavampia.

Markkinoinnissa brändi, imago ja maine ovat kaikki kohderyhmän mielikuvia tai mielipiteitä yrityksestä. Usein imago määritellään visuaalisemmaksi mielikuvaksi, kun taas esimerkiksi maine käsitellään kokemukseen perustuvammaksi. Imagon on myös sanottu olevan ihmisten mielissä oleva käsitys, johon yritys pystyy vain rajallisesti vaikuttamaan. Esimerkiksi arvot, asenteet, ennakkoluulot ja uskomukset ovat asioita, joihin yrityksen tiedottamisella ja toiminnalla ei ehkä voi vaikuttaa. Brändin ja imagon eron on sanottu näkyvän ainakin niiden käyttöyhteyksien perusteella: brändistä puhutaan usein asiakkaille suuntautuvien toimenpiteiden yhteydessä, ja imagosta taas muille sidosryhmille, kuten sijoittajille.

Brändi koostuu mielleiyhtymistä, joita brändin luoja pyrkii vahvistamaan brändinhallinnan avulla. Nämä mielleiyhtymät ovat lupaus yritykseltä asiakkaalle, ja niiden tulisi vahvistaa asiakkaan ja brändin suhdetta. Brändi-identiteetin osat koostuvat ydinidentiteetistä ja laajennetusta identiteetistä. Mielleiyhtymiä voivat olla esimerkiksi innovatiivisuus, korkea palvelutaso tai hyvä hinta-laatusuhde. Usein sanotaan, että brändejä luodaan markkinoinnin avulla. Toisaalta brändi voi syntyä tuotteen tai yrityksen ympärille myös ilman markkinointia ja markkinoinnin avulla voidaan vahvistaa vain tuotteen näkyvyyttä.

Brändi yhdistää siis koostumuksen ideoita, tunteita ja asenteita, joiden tavoitteena on vedota kuluttajaan. Brändi ymmärretään yrityksen aineettomaksi pääomaksi. Aineettomien rakenteiden ymmärtäminen on yhteiskunta- ja humanististen tieteiden perinteinen tutkimusalue, joka on viimeisen kymmenen aikana saanut enemmän huomiota osakseen myös muissa tieteissä, esimerkiksi talous- ja kauppatieteissä. Brändejä, logoja ja mielikuvia tutkitaan monitieteisesti paljon ja esimerkiksi Tekes on aloittanut 2012 yrityksille suunnatun Aineettoman pääoman tutkimusohjelman, jota on mainostettu iskusanoilla ”Fiiliksestä fyffeä”. Ohjelmassa todetaan, että käsitteenä aineeton pääoma on vasta muokkaantumassa. Se koostuu muun muassa tiedosta, asiantuntemuksesta, asiakas- ja sidosryhmäsuhteista, brändistä, maineesta,

imagosta, ilmapiiristä jne. Suomen kielessä sen vastineina käytetään joskus myös termejä tietopääoma tai älyllinen pääoma. Aineettoman pääoman merkitys yrityksissä on osaltaan seurausta palvelutalouden kehitymisestä. Tutkimuksissa on todettu, että jopa 50–90 prosenttia yrityksen tuloksesta on seurausta aineettoman pääoman vaikutuksista, kun koneiden ja materiaalien avulla on enää vaikea tehdä globaalia kilpailueroa. Tietointensiivisellä alalla, jossa toiminta perustuu nimenomaan aineettomiin asioihin, kuten tietoon ja osaamiseen, aineeton pääoma kattaa pääosan koko organisaation resursseista. Aineettoman pääoman ja tiedon luonteeseen kuuluu myös, etteivät ne kulu ja vähene käytettäessä ja jaettaessa, vaan lisääntyvät. (Ilmonen 2013, 42.)

Brändipääoman ajatellaan koostuvan neljästä eri osa-alueesta: 1) Brändin tunnettuus; eli se, miten hyvin ihmiset tunnistavat brändin, 2) Tuotteen laatu verrattuna muihin tuotteisiin; miten laadukkaaksi asiakkaat kokevat tuotteen, 3) Brändin miellelyhtymät; eli ne asiat, mitkä asiakas yhdistää brändiin ja tuotteeseen, 4) Brändiuskollisuus on brändipääoman keskeisin osa-alue, jota pyritään brändinhallinnassa lisäämään tavoittelemalla brändille uskollisten asiakkaiden tai kuluttajien määrää.

Brändi on lopulta hankalasti määriteltävissä yksiselitteisesti, mutta yleisen käsityksen mukaan siinä on kysymys sekä funktionaalisista että emotionaalisista ominaisuuksista. Vaikka brändin menestys riippuu siitä, mitä arvoja, tunteita ja käsityksiä tuotteeseen liitetään, se ei voi perustua ainoastaan mielikuvaan: tuotteella pitää olla uskottavaa laadullista sisältöä. Brändi on eräänlainen lupaus, joka on pidettävä. Brändejä pidetään myös tietoisesti rakennettuina ja tuotettuina, kun taas imagoja ja mielikuvia pidetään enemmän pidemmän ajan kuluessa kollektiivisesti rakentuneena, hitaasti muuttuvana tietona.

## Kaupunkimielikuvista brändeihin

Brändipuhe on yleistynyt koskemaan myös kaupunkoja ja asuinalueita. Alueiden ja kaupunkien yhteydessä mielikuvista ja imagoista puhuminen ei ole uutta. Niitä on tutkittu jo kauan erityisesti kaupunkimaantieteessä, kaupunkisuunnittelussa ja ympäristöpsykologiassa.

Kevin Lynch esitti 1960 kirjassaan *The Image of the City* empiiriin tutkimuksiin perustuvan luokituksen siitä, miten yksilöt hahmottavat ja navigoivat kaupunkiympäristöissä. Lynch pohtii useissa teoksissaan ajan ja historian merkitystä kaupunkiympäristöissä ja sitä miten

käsitteellistää ihmisten fyysisen ympäristön havainnointi ja kokemus kaupunkien ja alueiden hyvään suunnitteluun. Lynch käytti tutkimuksessaan esimerkkeinä kolmea kaupunkia, Bostonia, Jersey Cityä ja Los Angelesia ja väitti, että useat käyttäjät ymmärsivät ympäristönsä yhdenmukaisella ja ennakoitavalla tavalla muodostamalla ”mentaalisia kartoja” ympäristöstään viiden elementin avulla: 1) *polut*, kadut, jalkakäytävät, reitit ja muut kanavat, joita ihmiset käyttävät liikkumisessa; 2) *reunat*, hahmotetut rajat kuten muurit, rakennukset ja rannat; 3) *alueet*, suhteellisen suuret osat kaupunkia, joilla on ominaista tietty identiteetti tai luonne; 4) *solmut*, keskipiste, risteys, locus; 5) *maamerkit*, tunnistettavat kohteet jotka toimivat ulkoisina viittauspisteinä. Samassa kirjassa Lynch esitti myös kuviteltavuuden (imageability) ja viitoittamisen (wayfinding) käsitteet. Teoksella on ollut tärkeä ja kestävä merkitys kaupunkisuunnittelussa ja ympäristöpsykologiassa. Lynch ei käyttänyt brändin käsitettä, mutta teki uudella tavalla ymmärrettäväksi alueiden erilaisuuden, identiteetin, erottautumisen ja tunnistettavien ominaisuuksien merkityksen, joista tuli tutkimuksen jälkeen kaupunkisuunnittelun tärkeitä käsitteitä. Myös monet maantieteilijät, kuten Yi-Fu Tuan (1974) ja Edward Relph (1976) ovat pohtineet alueiden erottautumista, hahmotettavuutta ja ominaisuuksia, sitä, mikä ”tekee paikasta paikan”.

Alueiden erottautumisen ja ominaisuuksien pohtiminen ei siis ole uutta, mutta käsitteet ovat 2000-luvulla muuttuneet. Imagojen ja mielikuvien sijaan on ryhdytty puhumaan brändeistä, maineesta ja paikan tuottamisesta (place production/placemaking). Suunnittelussa ja kaupunkikehittämisessä pyritään tietoisesti rakentamaan alue- ja kaupunkibrändejä. Kaupungeista ja alueista on tullut markkinointituotteita, jotka kilpailevat asukkaiden, sijoittajien ja turistien markkinoilla pyrkimällä erottautumaan. Alueiden ja paikkojen tuottamisesta on tullut suuren luokan liiketoimintaa, jossa monet kansainväliset konsultit opastavat kaupunkia ja alueita tekemään itsestään turisti- ja sijoituskohteita. Esimerkiksi Simon Anholt (2006) on tunnettu brändikonsultti, joka pitää yllä paikkojen brändilistaa, ja ilmoituksensa mukaan ”auttaa kansallisia, alueellisia ja kaupunkiviranomaisia kehittämään ja soveltamaan strategioita, joiden avulla voidaan edistää taloudellista, poliittista ja kulttuurista kanssakäymistä muiden maiden kanssa”. (<http://www.simonanholt.com/>)

Kaupunkien ja alueiden kiinnostus erottautumiseen johtuu useasta asiasta. Ensinnäkin uusliberalistisen käänteen mukana markkina-

talouden menestysopit ja käsitteet on ulotettu käsittämään myös julkista sektoria ja sen toimintaa. Kaupungitkin voidaan ymmärtää tuotteiksi, jotka kilpailevat tuotemarkkinoilla muiden kaupunkien ja alueiden kanssa. Kaupunkialueet vertautuvat tuotteisiin siinä mielessä, että ne tarjoavat työtä, maata, tiloja ja teollista infrastruktuuria liike-elämälle, asunnoille, shoppailulle, vapaa-ajalle ja muille asukkaiden palveluille samalla kun ne tarjoavat kulttuuri- ja perinnetuotteita turisteille. Tässä merkityksessä kaupungista voidaan rakentaa myyntituotetta kuluttajille.

Toiseksi kulttuurisen käänteen jälkeen 1990-luvulla kaupunkipoliitikot uskovat yleisesti, että erottautumisella voidaan saavuttaa merkittävää kilpailuetua kaupunkimarkkinoilla. Erottautumista tehdään erityisesti symbolisen politiikan avulla. Taloustieteilijä Ivan Turok (2008) on puhunut uudesta konventionaalisesta viisaudesta, NCW:sta (new conventional wisdom), uusista uskomuksista, joiden mukaan kaupungit menestyvät taloudellisesti globaaleilla kaupunkimarkkinoilla. NCW:n mukaan juuri kaupungeilla on kilpailuetuja palveluorientoituneessa informaatiotaloudessa, jossa on korkea liikkuvuus. Osa näistä uskomuksista perustuu Richard Floridan (2002) oppeihin luovasta luokasta, jonka houkuttelemisen lisää kaupungin sosiaalista ja fyysistä monimuotoisuutta, diversiteettiä, skeneä ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksia. Jotta kaupungit voisivat hyödyntää kilpailuetujaan, niiden on oltava verkottuneita globaaleilla markkinoilla. Niiden on löydettävä sopivia taloudellisia ja kulttuurisia markkinarakoja, joiden avulla ne voivat erottautua muista paikoista. Selkeän brändin uskotaan edistävän kaupunkien kilpailukykyä.

Kaupunkien on vakuutettava tarjoavansa globaalisti attraktiivisia paikkoja, joissa asua, työskennellä ja opiskella. Uuden kaupunkikäsitteen mukaan kilpailumenestyksen takaa maailmanluokan urbaani ympäristö, keskenään työskentelevien ja kilpailevien yritysten keskittymät, hyvät kansainväliset yhteydet ja tietotaidon saatavuus. (Ilmonen 2009, Turok 2007, 2008.)

Monet teolliset kaupungit ovat muuttuneet kulutuskaupungeiksi 1990-luvulta alkaen uudistettuaan urbaanin rakenteensa osin tai kokonaan. Barcelona, Bilbao, Dublin ja Manchester ovat kuuluisia esimerkkejä kaupungeista, jotka ovat muuttamalla imagoaan edistäneet taloudellista kehitystään ja sijoittumistaan kaupunkien maailmanlaajuisessa arvoasteikossa. Symbolinen rakentaminen ja tapahtumat ovat olleet kaupunkikehittämisen välineitä kaikissa näissä kaupungeissa.

Bilbao on kuuluisa pitkälle viedystä merkkirakentamisestaan: kaupunki on eräänlainen nykyisen kansainvälisen huippuarkkitehtuurin näyttely. Barcelona taas on esimerkki kansainvälisen tapahtuman käyttämisestä uudenlaisen paikkaimagon luomiseksi. 1992 olympialaiset toimivat uuden kehityksen ja muutoksen katalysaattoreina ja muuttivat käsityksen koko kaupungista. Barcelonalla on pitkä historia itsensä uudelleen luomisessa käyttämällä tapahtumia. Ciutadellassa, Barcelonan suurimmassa puistossa, pidettiin ensimmäinen maailmannäyttely Espanjassa 1888 ja jo sitä käytettiin kaupungin muutoksen välineenä. Barcelonan olympialaisten brändi on ollut kuitenkin jatkuva ja kestävä. Tämä perustuu ehkä huolellisesti suunniteltuun uudelleenbrändäykseen, joka loi uudenlaista kaupunkiympeyttä. Barcelonassa kehitettiin koko kaupunkia ja prosessi esitettiin ”yksi kaupunki” -hankkeena, joka tarjosi jokaiselle jotakin. Tämä oli tehokas tapa yhdistää kaupunkilaiset julkiseen projektiin. Olympialaisten kehittämistä koskevia päätöksiä tehtiin kaikilla tasoilla. Se loi paikallista omistusoikeuden tunnetta, vahvisti katalonialaista identiteettiä ja kaupunkiympeyttä (Haastattelu Barcelonassa, ks. Power, Bugge, Ilmonen et al. 2005) Uudelleenbrändäys saattaa tehdä sekä paikalliset että turistit tietoisiksi uusista paikkatuotteista kuten Barcelonan olympialaisiin rakentamasta rantavyöhykkeestä.

Monia kaupunkitapahtumia, kuten esimerkiksi Euroopan kulttuuripääkaupunkivuotta, on kritisoitu vähistä aikaansaannoksista. Jälkikäteen voi kuitenkin todeta vaikkapa Helsingin kulttuuripääkaupunkivuoden 2000 vaikuttaneen merkittävästi siihen, että Helsinki ja helsinkiläiset tulivat silloin paremmin tietoisiksi itsestään. Helsingissä käytiin silloin laajaa julkista keskustelua siitä, minkälainen kaupunki Helsinki on: mikä on sen suhde Eurooppaan, minkälaisena kaupunki näyttäytyy ulkopuolisille, miten kaupunkilaiset sitä arvottavat etc.

On väitetty, että uudelleenbrändäys voi toimia myös kaupunkien ”macdonaldisaation” vastapainona. Macdonaldisaatiolla viitataan paikkojen yhdenmukaistumiseen turistien vaatiessa kaikkialla samankaltaista kokemusta, jonka seurauksena paikat menettävät ainutlaatuista yksilöllisyytään. Uudelleenbrändäyksessä taas on väitetty painotettavan paikan sosiaalista, ja kulttuurista perintöä. Turistien huomio pyritään kiinnittämään huomiota tähän perintöön, joka erottaa paikan muista paikoista ja antaa paikalle merkittävää kilpailuetua. Toisaalta voidaan väittää, että monet kaupungit kilpailevat hyvin samankaltaisella erilaistumisella juuri symbolirakentamisen ja tapahtumien avulla. Useissa isoissa kaupungeissa kautta koko maailman on

	Teollinen kaupunki	Jälkiteollinen kaupunki
Ideologia	sosiaalidemokraattinen hyvinvointivaltion kaupunkipolitiikka	uusliberalistinen markkinavetoinen kaupunkipolitiikka
Kaupunkipolitiikan tavoite	tasa-arvoinen kaupunkitila, hyvinvoinnin tuottaminen	erilaistuva kaupunkitila kilpailukyky, taloudellinen voitto
Kaupunkitila	kaupungin reunat teollisuuden ja asumisen sijaintipaikkoina keskustojen merkityksen väheneminen	kaupunkikeskustojen renessanssi, kilpailu tapahtumien ja symbolisen rakentamisen avulla
Tilaa määrittelevä luokka	työväenluokka	mobiili keskiluokka

**Kuvio 1.** Kaupunkipolitiikan muutos teollisesta jälkiteolliseen kaupunkiin.

rakennettu samankaltaisia kulttuurirakennuksia, kuten konserttitaloja tai oopperoita.

Uudelleenbrändäyksen avulla irtaudutaan kielteisistä teolliseen perintöön liittyvistä mielikuvista. Vanhoihin teollisiin keskuksiin liitetään toistuvasti taloudellinen ja sosiaalinen taantuma sekä saasteet. Sen seurauksena ne ovat olleet pakotettuja asemoimaan itsensä uudelleen vapaa-ajan ja palveluiden keskuksiksi.

Kuten Ivan Turok (2007) on huomauttanut, ei kuitenkaan ole selvää, että uusi oppi kaupungeista taloudellisen dynamiikan tekijöinä on oikeassa. Yksi NCW:n sen ongelmista on, että se rakentuu kapealle taloudelliselle ja sosiaaliselle perustalle painottaessaan yksipuolisesti tietointensiivisiä palvelualoja ja luovuutta. Riskinä on, että tämä lisää sosiaalista ja tilallista eriarvoisuutta entisestään. Riskinä on myös kaupunkien voimakas erottautuminen ja jakaantuminen ydinkaupunkeihin ja periferisiin satelliittikaupunkeihin. Myös kaupunkistrategioita ja brändin luomista kriittisesti tarkastellut Virpi Sorsa (2013) on tuonut esiin, että ei ole voitu osoittaa kausaalisuhdetta luovien alojen työpaikkojen ja taloudellisen menestyksen välillä.<sup>1</sup>

Toisaalta näyttää siltä, että uudenlainen erottautumiseen perustuva kaupunkipolitiikka on merkinnyt kaupunkikeskustojen renessanssia. Kaupunkikeskustoista on tullut jälleen keskiluokkaa kiinnostavia

<sup>1</sup> ks. Virpi Sorsan esitys brändiseminaarissa 23.5.2013 [http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/rohkeus\\_strategia\\_sorsa\\_20130524.pdf](http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/rohkeus_strategia_sorsa_20130524.pdf)

asumisen ja vapaa-ajan paikkoja, joita dominoivat estetisoitunut kulturaalisuus ja symbolinen rakentaminen. Näyttää myös siltä, että monien kaupunkien asema markkinoilla on muuttunut myönteisesti, joskin taloudellisesta menestyksestä on erilaisia näkemyksiä. Turismi on lisääntynyt monissa kaupungeissa, mutta pitkäaikaisia investointeja kaupunkikehitykseen on virrannut vähemmän.

## Onko kaupunki tai alue tuote?

Brändikriitikissä on kiinnitetty huomiota siihen, että kaupunki poikkeaa monin tavoin muista markkinoitavista kulutustuotteista eikä siksi ole verrattavissa tuotebrändin rakentamiseen. Tanskalainen tutkija Ole Jensen (2005) on löytänyt ainakin neljä eroa tuotebrändin ja kaupunkibrändin välillä:

1. Eri osapuolien määrän ja intressien ero on suuri. Kaupungin brändäämisessä on kysymys monimutkaisista preferensseistä ja verkostoista.
2. Paikallisia arvoja ja paikallista väestöä on vaikeaa osallistaa brändäämiseen. Tämä ei yleensä ole ongelma tuotteen brändäämisessä.
3. Kaupungin tai paikan brändäämisen on yleensä noudatettava olemassa olevia käsityksiä tai paikan historiallista identiteettiä. Useimpien tuotteiden markkinoinnissa ei tarvitse ottaa huomioon historiallista syvyyttä tai miellejohdantoja.
4. Urbaanin brändin kuluttajat ovat useimmiten vaihtelevampia kuin jonkin muun tuotteen kuluttajat sillä kaupunkibrändin on puhuteltava erilaisia ryhmiä kuten potentiaalisia sijoittajia, asukkaita ja turisteja.

Näistä syistä kaupungin tai alueen brändääminen on monimutkaisempi prosessi kuin tuotteen brändäys. Osapuolten näkemysten yhteensovittaminen on monesti vaikea prosessi niiden määrän ja erojen vuoksi: kaupunki ei milloinkaan ole yksi, vaan se on aina monta. Kaupunkikehittämiseen liittyy yleensä alueen uudelleenbrändääminen, jossa tavoitellaan alueen luonteen kokonaisvaltaista muutosta. Muutokset aiheuttavat usein ristiriitoja, kun kohonneet vuokrat ja kiinteistöjen hinnat työntävät alueen alkuperäiset, köyhemmät asukkaat sen ulkopuolelle ja paremmin toimeentulevat asukkaat ja uudet yritykset valtaavat alueen.

Jollekin ryhmälle (esimerkiksi sijoittajille) sopiva brändi voi olla epäsovelias jollekin toiselle ryhmälle (esimerkiksi asukkaat).

lhanteellisessa tapauksessa paikkabrändi reflektoi sen ominaisuuksia, luonnetta ja ydinidentiteettiä. Monissa tapauksissa uudellenbrändäyksen kohteena on sosiaalisesti ja taloudellisesti ongelmallinen maine ja alueella voi asua erilaisiin luokkiin, kulttuuriin, elämäntapoihin ja tulotasoon kuuluvia asukkaita. Asukkaiden voi heterogeenisyytensä vuoksi olla vaikea päästä yksimielisyyteen brändistä. Asukkaat haluavat ehkä brändin kuvaavan paikallista erityisyyttä ja paikallista kulttuuria kun taas kaupunkikehittäjät suosivat luultavasti mieluummin paikkabrändejä, jotka tuovat esiin yritysten mahdollisuuksia alueella, teknologista infraa tai liikenneyhteyksiä, joilla taas on vähemmän merkitystä asukkaille.

Usein puhutaankin ulkoisesta ja sisäisestä brändäyksestä. *Ulkoinen brändäys* keskittyy ulkoiseen kommunikaatioon ja pyrkii suoraan houkuttelemaan investointeja, tietotyöläisiä, vierailijoita ja turisteja. Sen avulla pyritään edistämään paikallisesti tuotettujen tuotteiden ja hyödykkeiden markkinointia ja myyntiä. Ulkoinen brändäys on paikkamarkkinointia, jonka kohderyhmänä on usein ”kuvitteellinen yleisö”, joka koostuu ulkopuolisista toivotuista turisteista tai sijoittajista. Esimerkki tästä on Helsinkiin suunniteltu kaupungin johdon ja museon johtajien yhdessä valmisteleva Guggenheim-museohanke, jossa tavoitteena on rakentaa museon sivuhaara Helsinkiin. Kaupunkilaiset ovat olleet sivuosassa hankkeen valmistelussa. Hanketta koskevasta selviytyksestä ilmenee, että museon asiakkaiksi tavoitellaan kuvitteellista yleisöä, lähinnä venäläisiä turisteja.

*Sisäinen brändäys* liittyy enemmän identiteetin rakentamiseen. Tavoitteena on vahvistaa ensijaisesti paikallista identiteettiä ja asukkaiden ylpeyttä asua paikassa pyrkimällä luomaan miellyttävä ympäristö, joka kiinnostaa asukkaita ja yrittäjiä. Pitkällä tähtäimellä myös sisäisellä bändäyksellä tavoitellaan alueen uudistumista houkuttelemalla erityisesti uusia asukkaita, mutta myös turismia. Esimerkkinä tästä on vaikkapa asukkaiden nimbyilyn vastustuksesta syntynyt Kallio-liike, joka järjestää alueella kirpputoreja, blog partyja ja muita yhteisöllisiä tapahtumia.

Kaupunkimarkkinoinnin kritiikissä on myös pidetty kaupungin alistamista pelkäksi markkoinnitargumentiksi eettisesti arveluttavana. Kaupunki on ensisijaisesti asukkaidensa koti, ja paljon muuta kuin markkinoitava tuote. Brändejä tutkinut Hans Mommaasilla (2004, 34) on kuitenkin positiivisempi näkemys brändin olemuksesta. Hän pitää brändin ominaisuutena kykyä järjestää ympäröivää todellisuutta ja näin edistää tunnistamista, jatkuvuutta ja kollektiivisuutta:



*"Brands derive their attraction largely from the fact that they introduce a certain order or coherence to the multiform reality around us. Brands enable us more easily to "read" each other and our environment of places and products... Seen in this way brands are not a source of pure differentiation, but also of identification, recognition, continuity and collectivity."*

Näin nähtynä brändit eivät ole vain kulutuskysyntää kiihdyttäviä markkinointiargumentteja, vaan myös eräänlaisia kategorioita ja luokituksia, joiden avulla voi suunnistaa kaoottisessa kaupunkiympäristöissä ja maailmassa yleisemminkin. Oudossa ympäristössä tuttu logo voi antaa ennakoitavuuden ja tuttuuden tunteen. Nälkäisen kaupunkimatkailijan voi pelastaa yllätyksiltä mäkkäri, jossa tuotteen tasalaatuisuutta valvotaan maailmanlaajuisesti ja jossa tietää saavansa samanlaisen tuotteen missä tahansa maailman kolkalla, pitipä tuotteesta tai ei.

## Kaupunginosabrändin luominen on yhä tärkeämpää

Asuinalueiden rakentamisessa ja markkinoinnissa kiinnitetään yhä enemmän huomiota oikeiden kohderyhmien löytämiseen ja asuinalueen brändin kehittämiseen kohdehenkilöille sopivaksi. Asumisen tutkimuksessa tehdään preferenssitutkimuksia, joissa pyritään löytämään yksilöiden ja ryhmien subjektiivisia asumisen mieltymyksiä. Sodanjälkeisessä Suomessa tavoitteena oli puutteellisen asumisen poistaminen ja tämän tavoitteen saavuttamiseksi rakennettiin kaikkiin Suomen kaupunkeihin 1950–1970-luvuilla pelkistettyjä asunalähiöitä. Vaikka monet näistä lähiöistä koetaan 2010-luvulla epäviihtyisiksi ja vanhentuneiksi, merkitsivät ne rakentamisaikana huomattavaa parannusta aiempiin asumisoloihin. Lähiöitä ei niiden rakentamisen aikana nykymerkityksessä brändäty, joskin uutuutta ja toimivuutta korostettiin.

Nykyisin rakennuttajat pyrkivät jo rakentamisen vaiheessa luomaan uusille asuinalueille erottuvia identiteettejä ja profiloimaan kuluttajat. Asumisesta tehdään brändätyjä kuluttajatuotteita<sup>2</sup>, joiden tulevaisuuden kehitystä suhteessa kuluttajakansalaiseen ja asuinympäristöön mietitään tarkasti jo ennen rakentamisen alkamista. YIT luo asuinalueille identiteettiä nimeämällä ja liittämällä kohdealueeseen

<sup>2</sup> Asuinalueiden brändin luomisesta enemmän ks. YIT:n johtaja Pekka Helinin esitys 24.5.2013 [http://eloina.urba.fi/sites/default/files/files/asuinaluebrandi\\_helin\\_20130524.pdf](http://eloina.urba.fi/sites/default/files/files/asuinaluebrandi_helin_20130524.pdf)

ydinidentiteettiä koskevan kuvauksen. Niemenrannassa Tampereella ”on tiiliä ja tuhansia tarinoita” ja siellä voi ”nauttia Näsijärven rannoista”; Pasilan konepajaa brändätään teollisella urbaanilla ja kansainvälisillä esimerkeillä.

YIT:n brändistrategiassa korostuvat huolellinen asuinalueen valinta, alustavan aluekonseptin valinta, yhteistyö paikallisten viranomaisten kanssa tavoitteena skenejen vahvistaminen, idean kehittäminen yhteistyössä sidosryhmien kanssa, arkkitehtuuri, ympäristö ja palvelut, jotka rakennetaan kuvastamaan ideaa. Hankkeet pyritään toteuttamaan nopeasti ja kommunikoidaan asukkaiden ja viranomaisien kanssa. Tärkeässä asemassa YIT:n konseptissa ovat Floridan (2006) esiin tuoma luovaan luokkaan vetoava kaupunkiskene, toisin sanoen erilaiset urbaanit pöhinäkeskukset, joihin ihmiset kerääntyvät ja joissa tapahtuu. YIT:n konseptissa skene määritellään kuluttamisen Hynysen (2013) ja Clarken et. al (2007) mukaan alueeksi, joka on enemmän kuin asuinalue, fyysinen rakenne tai rotu, koettu sukupuoli, luokka, koulutus, etc. YIT:ssä oli löydetty useita kaupunkiskenejä kuten urheiluskene (kilpailut, ottelut, harrastusmahdollisuudet, fanituotteet, jälkipelit, some); musiikkiskene (konserttitalit, klubit, pubit, soittokämpät,...) ja ympäristöskene (reilu kauppa, kahvilat, sissiviljelmät, kansalaistilaisuudet,...). Brändäämisen merkitys ja sen ymmärtäminen yksilöidyn asumisen tarjoamisessa on rakennusliikkeiden liiketoiminnan keskeistä sisältöä.

Myös asumisen tutkimuksessa pohditaan asukkaiden preferenssejä ja alueiden markkinointia. Vestergaardin ja Ærøn (2006) tutkimuksessa Öresundin alueen uudesta kaupungista Store Rörbækistä haastateltiin alueelle toivottuja, sinne potentiaalisesti muuttavia asukkaita ja muodostettiin typologioita heidän kiinnostuksestaan alueeseen (ks. taulukko 1) elämäntavan, elämän sisällön, asumistyyppin ja preferenssien mukaan. Tutkimuksessa arvioitiin, mikä vetoaisi tai estäisi tietotyöntekijöitä, urbaaneja asukkaita tai kahdelta vanhemmalta alueelta muuttavia asukkaita tulemaan alueelle. Taulukosta voi havaita, että eri ryhmiin vetoavat hyvin erilaiset asiat ja ominaisuudet. Menemättä tutkimuksen yksityiskohtiin, voi todeta, että asuinalueen brändäämisestä eri kohderyhmille ja asumispreferensseistä on tullut asumistutkimuksen paljon tutkittuja uusia aiheita.

**Taulukko 1.** Kohderyhmät ja mahdolliset uudet muuttajat Store Rørbækin uudiskakaupunkialueelle. (käännetty Vestergaard & Ærø 2006)

	KOHDERYHMÄT JA MAHDOLLISET UUDET MUUTTAJAT			
	1.Tietotyöläiset	2. City-ihmiset	3. Uudet muuttajat – Trekroner	4. Uudet muuttajat – Frederikssund
<b>Elämäntapa</b>	Luovuus	Kaupunkilaisuus	Sosiaalisuus	Maalaisuus
<b>Suuntaus</b>	Ura	Tapahtumat	Yhteisö	Perhe-elämä
<b>Asunto</b>	Alueella	Kerrostaloasunto	Ryhmäasuminen	Omakotitalo
<b>Preferenssit</b>	Luonto Yksityisyys Laatu	Suunnittelemattomat yllätykselliset tapahtumat Yksityisyys	Ekologia Yhteisö	Toimintavapaus
<b>Miksi valita Store Rørbæk?</b>	Laatu Hyvä arkkitehtuuri	Luonto Poikkeuksellinen rakennuskanta	Mahdollisuus olla pioneeri	Tee-se-itse-rakentaminen Perheen läheisyys
<b>Miksi ei Store Rørbæk?</b>	Projektin vähäinen kunnianhimo Osallistumisen vaatimus	Etäisyys Kööpenhaminasta Osallistumisen vaatimus	Asukkaiden liian homogeeninen rakenne	Asukkaiden liian heterogeeninen rakenne Liian moderni rakennustyyli

## Uudelleenbrändääminen: Ravalista Roihuvuoreen

Kaupunkitasolla on näyttöä siitä, että brändin tai maineen muuttaminen on mahdollista tietoisien markkinoinnin ja suunnittelun avulla. Julkisessa keskustelussa vaikuttaa usein olevan vähemmän uskoa yksittäisten kaupunki- tai asuinalueiden maineen muuttamiseen ja paikkatuottamiseen. Usein alueen muutokseen tarvitaan aikaa, kuten aiemmin mainitussa esimerkissä Helsingin Kallion maineen muutoksesta. Kallio on gentrifioitunut 1980-luvulta alkaen köyhästä työväenalueesta keskiluokkaiseksi alueeksi. Siitä on myös tullut eräänlainen myyttinen esimerkki suomalaisesta urbaanista: se on floridalaisen mallin mukainen sosiaalisesti ja fyysisesti monimuotoinen kaupunkialue.

Barcelona on kaupunkialueen muutoksessakin esimerkki. Kaupungin hallinnon ja asukkaiden yhteisessä kampanjassa on luotu uusi verbi, joka kuvastaa ennen huonomaineisen Ravalin kaupunkialueen muutosta: ravalejar. Tavoitteena on houkutella alueelle uusia vierailijoita, vahvistaa asukkaiden alueylpeyttä ja kuulumisen tunnetta brändäämällä aluetta. Kampanja pyrkii parantamaan aluetta muuttamatta sen luonnetta ja persoonallisuutta.

Verbi kuvaa Ravalin kaupunginosan asennetta ja energiaa. Ravale-jar takoittaa alueen ilmapiirin kokemista ja hauskan pitämistä alueen lukuisissa baareissa ja klubeissa. Raval onkin muuttunut keskeisemmäksi ja ulkopuolisia kiinnostavaksi alueeksi.

Barcelonassa aluetta on uudelleenkehitetty enemmän kaupungin toimesta, mutta Helsingin Roihuvuoressa alueen asukkaat ovat olleet asialla. Roihuvuori on 1955–1965 rakennettu lähiö itä-Helsingissä, jonka maine ei ole ollut kovin kehuttava<sup>3</sup>. Alueen sosiaalityöntekijöiden mukaan Roihuvuori on harmaa ja apaattinen lähiö. Rap-artisti Avain (ASA) on kuvannut aluetta kappaleessa Roihuvuori (2001):

*....Roihikas enemmän kapakoita ku ruokakauppoi....  
...Okei, eniten alkoholistei, eniten rikollisii,  
eniten köyhii, eniten skidei ilman omaa isii,  
mut toisille uskollisii, työpäivä busy,  
Vaan pari tuoppii ja ollaan täällä onnellisii...*

Vuonna 2010 Roihuvuori valittiin vuoden kaupunginosaksi ja sen asukasmäärä on kasvanut yli 600 henkilöllä vuoden 2009 jälkeen: siitä on tullut haluttu asuinalue, jolla on vahva yhteisöllinen maine. Alueella toimii aktiivinen Roihuvuori-seura, joka järjestää toimintaa ja tapahtumia. Seura järjestää tavanomaisten kuukausikokousten lisäksi alueen japanilaisen puiston noin 4 000 osallistujaa keräävää hanami-juhlaa, kyläjuhlaa, rakennuttaa kylätaloa, pitää yllä asukaskahvilaa, pyörittää asukaspuistotoimintaa, julkaisee kylälehteä, on kehittänyt pääkaupunkiseuran parhaaksi valitun kaupunginosa-asusteen Roihuvuori-hupparin, jossa näkyy alueen maamerkki, vesitorni.

Asukkaiden aktiivisuuden ja tapahtumien seurauksena ihmisten sosiaaliset verkostot ovat vahvistuneet, alueen yleinen arvostus ja tunnettuus ovat lisääntyneet roihuvuorelaisten ja ulkopuolisten silmissä. Lisäksi Roihuvuori-identiteetti on vahvistunut.

Asuinalueen brändin muuttaminen on mahdollista tietoisien ja aktiivisten toiminnan avulla, kuten nämä esimerkit osoittavat. Asuin-alueella oleellista on sisäinen brändäys, jossa asukkaat ovat aloitteellisia, ja jossa pyritään alueidentiteetin ja alueylpeyden, city priden, vahvistamiseen. Kuten Roihuvuoren esimerkki osoittaa, mielikuvien muuttaminen vaatii alueen potentiaalin tunnistamista ja aktiivista brändäystä.

<sup>3</sup> Roihuvuorta kuvaileva osuus perustuu Otto-Ville Mikkilän esitykseen brändiseminaarissa 24.5.2013 [http://elois.urba.fi/sites/default/files/files/asukastointa\\_mikkela\\_20130524.pdf](http://elois.urba.fi/sites/default/files/files/asukastointa_mikkela_20130524.pdf)

Tätä vahvistaa tanskalaisten taloustieteilijöiden (Vestergaard & Haagerup 2010) tekemä tutkimus ”Et Bedre Image. Muligheder og udfordringer i boligområder”, jossa tarkasteltiin kolmen asuinalueen, Bispehavenin, Tingbjergin ja Vejleåparkenin kaupunkiparantamisen tuloksia. Alueet ovat sosiaalista asuntotuotantoa. Asuinalueilla tavoiteltiin sekä alueiden sosiaalisen että fyysisen ilmeen muutosta. Asukasvalinnan perusteita mietittiin uudelleen, asukkaiden ja viranomaisten välistä kommunikaatiota parannettiin, ja asukkaat otettiin mukaan muutosprosessiin. Tutkimuksessa havaittiin, että taloudellisten investointien lisäksi on kiinnitettävä tietoa huomiota alueen maineenhallintaan ja uudelleenbrändäämiseen. Mikäli samanaikaisesti ei saada aikaan alueen maineen muutosta, ei investoinneista ja korjauksista ole toivottua hyötyä. Tanskalaiset tutkijat tiivistivät maineenparantamisen kymmeneksi ohjeksi:

1. *Menestymiseen ei ole yksiselitteistä ohjetta*
  - alueet ovat erilaisia, ja niiden erityispiirteet ja vahvuudet on otettava lähtökohdaksi
2. *Paikallisyhteisön rakentaminen*
  - vahva paikallisyhteisö luo identiteettiä ja myönteistä kehityskierrettä alueelle
3. *Puheen on yhdistyttävä toimintaan*
  - on tärkeää saada aikaan konkreettisesti näkyviä tuloksia ja muutoksia
  - maineesta ei pidä vain puhua, vaan se on näytettävä
  - hienot esitteet eivät riitä
4. *On oltava erityinen ja innovatiivinen*
  - alueilla on ominaisuuksia, joiden varaan voi rakentaa tulevaisuutta sen tunnistaminen, mikä alueella on hyvää ja erityistä
5. *Maineenhallinta on jatkuva prosessi*
  - aluebrändiä ei voi luoda eikä muuttaa hetkessä
  - maineenhallinta ei pääty yhteen voittoon, vaan vaatii
6. *On oltava strategia*
  - on päätettävä, mitä muutoksia halutaan ja missä järjestyksessä
7. *Tehokas organisaatio*
  - asukkaiden organisoituminen on tärkeää
  - sekä viranomaisten että asukkaiden organisaatioiden on oltava joustavia ja kyettävä yhteistyöhön

8. *Tarvitaan avainhenkilöitä, joilla on innostusta ja halua tehdä asioita*
  - tarvitaan myös päätöksentekokykyä ja päätösvaltaisuutta
9. *Yhteistyötä alueen tuntevien ammattilaisten kanssa*
10. *Kerro hyvä tarina*
  - oltava askel edellä julkisuuden hallinnassa kanssa
  - konfliktit ja ongelmat on tunnistettava ja torjuttava ajoissa.

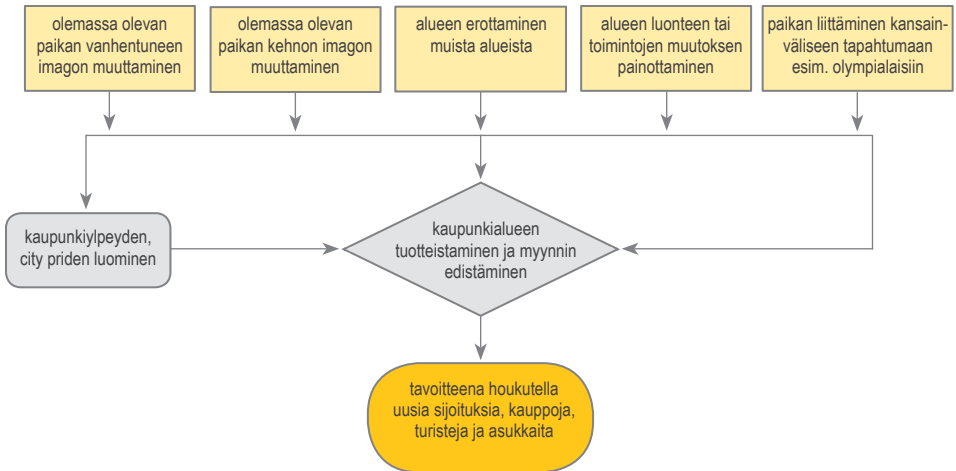
Tutkimuksen johtopäätös oli, että alueen hyvä maine on kultaakin kalliimpi. Maineen ja brändin luomiseen kannattaa panostaa, sillä sosiaaliset ja fyysiset kerrannaisvaikutukset sekä myönteiseen että kielteiseen suuntaan ovat taloudellisesti merkittäviä.

## Brändäys ja aluekehittäminen

Pyrin lopuksi vastaamaan otsikossa esitettyyn kysymykseen: voiko asuinalueen mainetta suunnitella? On olemassa vahvaa näyttöä siitä, että alueiden mainetta voidaan muuttaa sekä kaupunki- että asuin- aluetasolla.

Jälkiteollisessa maailmassa monet raskaan teollisuuden synkiksi mielletyt kaupungit ovat luoneet itsensä uudelleen ja muuttaneet brändinsä kokonaan. Kaupunkitasolla keskitytään usein ulkoiseen brändäykseen, jossa pyritään vakuuttamaan ulkopuoliset muutoksesta ja lisäämään turistien ja investointien määrää kaupungissa. Kuuluisin suunnannäyttäjä on Bilbao, joka muuttui luokkavastakohtaisuuksien ja teollisten saasteiden leimaamasta perifeerisestä kaupungista suosituksi ja ihailluksi turistikohteeksi yhden veturin, Frank Gehryn wau-arkkitehtuuria edustavan Guggenheim-museon avulla. Bilbaon mallia on toistettu, ja monissa kaupungeissa on merkkiarkkitehtien suunnittelema merkkirakennuksia osoittamassa muutosta, mutta on vain yksi Bilbao eikä mallia voi suoraan siirtää toisaalle. Gehryn museo on vienyt myös huomiota siitä, että Bilbaon kehittämisessä on ollut käytössä kokonaisvaltaisempi strategia kuin yksittäisen museon rakentaminen. Kaupungin joukkoliikenne toimii erinomaisesti, Norman Fosterin suunnittelema asemia, ”fosteritoja”, myöten. Joukkoliikenteen lisäksi Bilbao on myös tietoteknisen kehityksen kärjessä. Vaikka etenkin ulkoista brändäystä kritisoidaan kaupungin muuttamisesta markkinapaikaksi ja paikan latistamisesta pelkäsi tuotteeksi, näyttää siltä, että myös ulkoisen brändäyksen avulla on mahdollista lisätä ja parantaa asukkaille tuotettuja palveluja, vahvistaa alueidentiteettiä ja lisätä kuulumisen tunnetta.

## Uudelleen brändäämisen tavoitteita



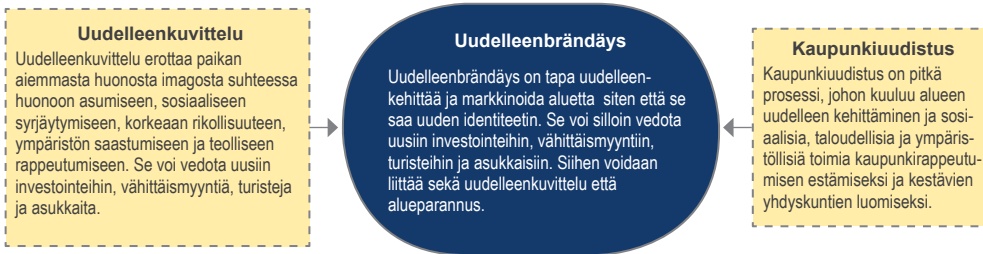
**Kuvio 2.** Brändi kaupunkiuudistamisen välineenä.

Asuinaluebrändäyksessä keskitytään useimmiten sisäiseen brändäykseen, jonka avulla tavoitellaan asuinalueen viihtyisyyden lisäämistä. Alueen maineen parannus tai uudelleenbrändääminen on monesti asukaslähtöistä. Esimerkkinä käytetyssä Roihuvuoressa alue on uudelleenbrändätty monin tavoin onnistuneesti. Alueelle on muuttanut lisää asukkaita, ja yhteistoiminta on vahvistanut alueidentiteettiä ja lisännyt asukkaiden sitoutumista ja kuulumisen tunnetta. Roihuvuoressa on myös kehitetty tapahtumia ja tilaisuuksia, jotka tuovat alueelle ulkopuolisia. Monen esikaupunkialueen ja lähiön ongelmana on, että ne ovat yksipuolisesti asuinalueita, jossa ulkopuoliset eivät käy eikä heillä siitä syystä ole selvää omaa käsitystä alueesta. Roihuvuoren suositut kaupunkitapahtumat, kuten Hanami-juhla, tuovat alueelle ajoittain tuhansia ulkopuolisia ja näin alue liittyy paremmin osaksi laajempaa kaupunkialuetta. Roihuvuoressa on myös tunnistettu uudelleenbrändäyksen prosessissa tärkeät nimeäminen sekä logon ja visuaalisen imagon luominen. Kaupunginosan nimeä ei ole muutettu, mutta se on vallattu uudelleen myönteisillä sisällöillä, kuten RAP-artistien kritiikin sulauttamisella osaksi alueen mainetta. Vesitornista on tehty alueen entistä selvempi logo ja visuaalinen tunnus.

Helsingin uudessa tekeillä olevassa yleiskaavassa erityisesti lähiöprojektin<sup>4</sup> tavoitteena on esikaupunkien imagon vahvistaminen

<sup>4</sup> Ks. projektipäällikkö Tero Santaojan esitys brändiseminaarissa 24.05.2013 [http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/lahioprojekti\\_santaoja\\_201](http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/lahioprojekti_santaoja_201)

kehittämällä niiden osabrändejä, joista on tunnistettu kuusi: 1) yrittämisen brändi, 2) asumisen brändi, 3) paikallisuuden brändi, 4) osallisuuden brändi, 5) ympäristön laadun brändi ja 6) kestävän liikkumisen brändi. Näille osabrändeille on asetettu pilkottuja tavoitteita, joita toteutetaan erilaisilla aikaväleillä. Osabrändien avulla tavoitellaan asuinalueiden elinkaarikestävyyden parantamista ja pitkän aikavälin kestävää kehitystä. Pilkkomalla brändäys pienempiin osiin, päästään monipuolisempaan keinovalikkoon asuinalueiden parantamisessa. Lähiöprojektissa alueiden uudelleenbrändäyksessä valintana näyttäisi myös olevan strateginen linjaus, jossa kaupunkikehittämisen ja brändinluomisen prosessiin osallistuvat kaikki alueella toimivat osapuolet eikä vain taktinen suhtautuminen, jossa uusi brändi liitetään paikkatuotteeseen.



**Kuvio 3.** Kaupunkikehittäminen ja mielikuvan muuttaminen.

Brändäys näyttää lisäävän alueen elinkaarikestävyyttä eli kykyä sopeutua muuttuviin tarpeisiin ja säilyä hyvänä asuinympäristönä. Myönteinen brändi vahvistaa aluetta sosiaalisesti, fyysisesti ja taloudellisesti. Se on kuitenkin vain yksi, joskin merkittävä väline markkinatalouden läpitunkemassa maailmassa asuinalueen kehittämisessä. Brändinrakennuksen lisäksi uudistamisessa tarvitaan kokonaisvaltaista strategiaa, tahtotilaa ja resursseja: rahaa tai tilaa. Ilman jonkinlaista brändiä aluetta ei ole olemassa kaupunki- eikä aluemarkkinoilla eikä aluetta ole helppoa kehittää eikä muuttaa. On tietenkin selvää, että brändiä ei voi olla ilman sisältöä. Kuitenkin myös köyhien ja syrjäytyneiden kaupunkien ja kaupunkialueiden muuttaminen on mahdollista. Brändin kehittämiseksi on tunnistettava alueen vahvuudet ja otettava ne lähtökohdiksi.



## Kirjallisuus

- Anholt, Simon** (2006). The Anholt-GMI city brands index: How the world sees the world's cities. *Place Branding*, 2 (1), pp. 18–31.
- Anholt, Simon** (2007). *Competitive identity: The new brand management for nations, cities and regions*. Palgrave Macmillan, Basingstoke (2007)
- Bennett, Roger ja Sharmila Savani** (2003). The Rebranding of City Places. An international comparative investigation. *International Public Management Review*. electronic Journal at <http://ipmr.net>. Volume 4, issue 2.
- Bernelius, Venla** (2013). Koulut ja kaupunkikehitys: Helsingin peruskoulujen kytkökset naapurustojen sosiaaliseen ja etniseen eriytymiseen. *Terra* 125: 1 2013, 3–18.
- Florida, Richard** (2002). *The Rise of the Creative Class: And How it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Perseus Book Group.
- Florida, Richard** (2005). *Cities and the Creative Class*, 2005. Routledge. ISBN 0-415-94887-8.
- Ilmonen, Mervi & Klaus R. Kunzmann** (2007). Kulttuuri, luovuus ja kaupunkien uudistaminen. Teoksessa *Arabianrantaan! Uuden kaupungin maihin-nousu*. Helsingin kaupungin tietokeskus. Art and Design City Helsinki Oy, 272–283.
- Ilmonen, Mervi** (2013). Helsinki – Creativity and City Pride. In: Klaus R. Kunzmann and TANG Yan. *Creative Cities in Practice*. Tsinghua University Press. Beijing.
- Ilmonen, Mervi** (2009). Branding a City: case Helsinki. In: L'ATTRACTIVITE des TERRITOIRES : regards croisés. Actes des séminaires février – juillet 2007. Sous la coordination scientifique de Patrizia Ingallina, Université des sciences et technologie de Lille 1 TVES ; Lab Créteil-Paris 12. [http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/edito/frame\\_edito.htm](http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/edito/frame_edito.htm)
- Ilmonen, Mervi** (2008). Kaupungit markkinoilla. (Cities on the Markets) In: Mattila, Hanna, Media City. Espoo 2008, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus, (Centre for Urban and Regional Studies publications) C 54, pp. 39–57.
- Lynch, Kevin** (1960). *The Image of the City*. MIT. Massachusetts.
- Mommaas, Hans**. Cultural Clusters and the Post-industrial City: Towards the Remapping of Urban Cultural Policy. *Urban Studies*.
- Mommaas, Hans** (2004). City Branding. In *City Branding: Image building and building images*. 2004, 34. NAI Publishers, Rotterdam.
- Power, D., Bugge, M., Gislason, H., Ilmonen, M, et al.** (2006). Image of the City. Urban Branding as Constructed Capabilities in Nordic City Regions. Norden. Nordic Innovation Centre. <http://www.nordicinnovation.net/prosjekt.cfm?Id=3-4415-45>
- Relph, Edward** (1976). *Place and Placelessness*. London. Pion.
- Skifter Andersen, Hans** (2002). Excluded places: The interaction between segregation, urban decay and deprived neighbourhoods. *Housing, Theory and Society* 19: 3, 153–169.
- Turok, Ivan** (2007). The role of cities in promoting economic development. Presentation in Dortmund in Europe vs. China conference October, 2007.

- Tuan, Yi-Fu** (1974). *Topophilia. A Study of Environmental Perception, Attitudes and Values*. Columbia University Press. New York.
- Vestergaard, Hedvig & Haagerup, Christian Deichmann**. 2010. A better image! Possibilities and Challenges for Housing Estates. - Et Bedre image – hvordan arbejder boligområder i praksis med at få et bedre omdømme. Socialministeriet.
- Vestergaard, Hedvig & Thorkild Ærø** (2006). New town in the Öresund Region-housing potential in the new town next to Fredrikssund. ENHR, Ljubljana. [http://vbn.aau.dk/ws/files/49696430/W20\\_Hedvig\\_Vestergaard\\_final.pdf](http://vbn.aau.dk/ws/files/49696430/W20_Hedvig_Vestergaard_final.pdf)

## Esitykset ELOISAn brändiseminaarissa 24.05.2013

- Helin, Pekka**. Miten asuinaluebrändi rakennetaan [http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/asuinaluebrandi\\_helin\\_20130524.pdf](http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/asuinaluebrandi_helin_20130524.pdf)
- Mikkilä, Otto-Ville**. Asukastoiminta asuinalueen imagon muuttajana. [http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/asukastoiminta\\_mikkela\\_20130524.pdf](http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/asukastoiminta_mikkela_20130524.pdf)
- Santaoja, Tero**. Lähiöiden muutos ja brändäys. [http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/lahioprojekti\\_santaoja\\_20130524.pdf](http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/lahioprojekti_santaoja_20130524.pdf)
- Sorsa, Virpi**. Onko meillä rohkeutta? Kaupungin strategia ja brändäys epävarmana aikana. [http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/rohkeus\\_strategia\\_sorsa\\_20130524.pdf](http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/rohkeus_strategia_sorsa_20130524.pdf)
- Vestergaard, Hedvig**. A better image! Possibilities and challenges of housing estates. [http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/better\\_image\\_vestergaard\\_20130524.pdf](http://eloisa.urba.fi/sites/default/files/files/better_image_vestergaard_20130524.pdf)

# Joustavat tilatypologiat kestävyyden kriteerinä

Karin Krokfors

Joustavuus on käsite, joka on modernismin alkua ajoista ollut keskeinen osa tilasuunnittelun tematiikkaa. Joustavuus on yleensä mielletty rakennuksen tilojen ominaisuudeksi, jolloin sen vaikutuksen on nähty rajautuvan pitkälti rakennuksen sisälle. Kaupunkirakenteen kannalta rakennuksen sisäisellä joustavuudella ei ole yleensä katsottu olevan suurta merkitystä. Vasta viime vuosina tilasuunnittelun ja kaupunkirakenteen yhteyttä on alettu ymmärtää myös kaupunkien kestävyiden, erityisesti sosiaalisen kestävyiden näkökulmasta, ja toisaalta sosiaalinen kestävyys on määritelty myös rakennusten ominaisuudeksi. Esimerkiksi uudet standardit ottavat huomioon rakennuksen sosiaalisen suorituskyvyn. Tarkastelutapa on ilmaantunut EU-normistoon vuoden 2012 alusta.<sup>1</sup> Kestävä kehitys on luonut uudenlaisen legitimitetin tarkastella joustavuutta myös kaupunkirakenteen ominaisuutena. Erityisesti resilienssin käsitteen myötä joustavuus voidaan nähdä systeemin kontekstin osana myös rakennusten ominaisuuksia määriteltäessä. Kaupunkirakenteen näkökulmasta resilienssi voidaan tulkita ”muuntumiskykyiseksi pysyvyydeksi”, jota kaupunki peruslähtökohdiltaan edustaa tasapainoisessa tilassa. On tärkeää tarkastella, mihin tähdätään sellaisella joustavuudella, joka toimii yhtäaikaaisesti sekä rakennusten ja kaupunkirakenteen tasolla, ja miten se kykenee tuottamaan

---

<sup>1</sup> EN 15642-2. Sustainability of construction work. Assessment of buildings. Part 3: Framework for assessment of social performance.

sosiaalisesti kestäviä ratkaisuja. Kun sosiaalista kestävyttä tarkastellaan tilallisista lähtökohdista, tilatypologia muodostuu kestävyuden kriteeriksi. Rakennuksen typologialla on siten merkittävä rooli kaupunkirakenteen kestävyudessa.

## Miksi joustavuutta tarvitaan

### Kulttuurinen muutos

Ihmisten tarpeet ovat monimuotoisempia kuin koskaan aikaisemmin yhteiskunnassa, ja kestävä kehitys niin ekologisesta kuin sosiaalisestakin näkökulmasta luo jatkuvasti uusia vaateita asuntotuotannolle. Tarpeiden eriytyminen yksilölliseen suuntaan, perherakenteiden kirjo, monikulttuurisuus, demografiset muutokset sekä kasvava muuttoliike asettavat valtavia haasteita kaupunkikehitykselle ja asuntorakentamiselle. Vapaa-aika ja työ lomittuvat hyvinkin yksilöllisesti tiuhenevaan tahtiin vaihtuvissa elämäntilanteissa. Myös perherakenteet saavat yhä monimuotoisempia tulkintoja muun muassa erilaisissa uusperheissä. Uusperheiden yksityisyyden ja sosiaalisen kanssakäymisen tilalliset tarpeet eri elämäntilanteissa voivat poiketa huomattavastikin muiden perheiden tarpeista. Maahanmuuttajat omalta osaltaan tuovat myös uutta kulttuurista kirjoa asumistarpeisiin. Maahanmuuttajien perherakenteet ja erityiset kulttuuriset tarpeet asuintilojen käytössä voivat poiketa huomattavastikin kantaväestön asumistarpeista.<sup>2</sup>

Kulttuurisessa muutoksessa kysymys on myös laajemmista koko yhteiskuntaan ja kaupunkirakenteeseen vaikuttavista tekijöistä. Suomessa vanhusten suhteellinen määrä on yksi suurimmista. Omalta osaltaan tämä asettaa vaatimuksia myös kaupunkirakenteen monipuolistumiselle ja lähipalvelujen kehittämiseksi. Myös sisäinen muutto kohti kaupunkikeskuksia on lisääntynyt voimakkaasti viime vuosikymmeninä eri maissa. Vanhat yhdyskunnan perusrakenteet kuten perinteiset suurperheet, jotka ovat luoneet turvaa ja tukea, ovat monissa kulttuureissa jäämässä historiaan. Tämä merkitsee, että tarvitaan uudenlaisia sosiaalisia sidoksia ja koteja ihmisille, joiden täytyy elää jatkuvasti muuttuvissa ja epävarmoissa olosuhteissa.<sup>3</sup> Sieverts näkee tietoisuuden holististen kaupunkialueiden asukkaana olemisesta olevan huomattavissa jo nykyisin ihmisten elämäntavoissa. Hänen mukaansa alueita

<sup>2</sup> rt-maahanmuuttajakortit, Hanna Dhalmann 2011.

<sup>3</sup> Sieverts 2003.

pitää kehittää siten, että tarvittavat paikalliset, sosiaaliset ja kulttuuriset siteet ovat mahdollisia.<sup>4</sup>

Tilatarpeiden muutoksen tarkastelussa kestävyiden ja erityvien asumistarpeidenkin kysymykset kohtaavat tasolla, joka on ollut vain vähän tutkimuksen kohteena, nimittäin asunnon ja kaupunkirakenteen rajapinnan molemmiin puolin. Koska kestävä kehityksen kriteeristö painottaa kapea-alaisesti energiatehokkuutta, siitä puuttuu asuintypologian merkitys kestävyiden ohjauksessa ja kaupunkirakenteen tuottamisessa. Tätä rajapintaa tai ”käyttöliittymää” on tutkittu lähinnä joko kaupunkirakenteen tai asuntotutkimuksen rajallisemmasta näkökulmasta, mutta sen tutkiminen, miten asuntosuunnittelu ja kaupunkisuunnittelu yhdessä vaikuttavat toisiinsa kestävyiden näkökulmasta, on tutkimustendenssinä ollut vähäistä. Perinteinen kaupunkitutkimus on pitkälti keskittynyt yhdyskuntarakenteen sosiaalisen kestävyteen makrotasolla tai rakennetun ympäristön laadulliseen tarkasteluun jostain tietystä, esim. turvallisuuden näkökulmasta.

## Diversiteetin luominen kestävästä lähtökohdista

Nykyinen tapa lähestyä kaupunkirakenteen kestävyttä kaavoituksessa pohjaa pitkälti monipuolisen rakennuskannan luomiseen sekä toimintojen sekoittumiseen. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa tämä merkitsee yleensä lähipalveluiden kehittämistä, mikä on kuitenkin osoittautunut erittäin vaikeaksi, koska kaupan rakenteen viime vuosikymmenten kehityksen myötä lähipalvelut ovat kuihtuneet ja näivettyneet. Varsinkin esikaupunkialueilla tendenssi on ollut voimakas, mistä hyvänä esimerkkinä on Kannelmäen alue Helsingissä.<sup>5</sup> Tiivistäminen merkitsee myös palveluiden tuottamista, mutta usein synnytyt pienliiketilat ovat pysyneet pitkään tyhjillään, tai kaavoituksessa käytetyt oletamat tarpeista eivät ole toteutuneet. Iso ongelma monimuotoisuuden luomisessa asunto- ja muuhun tilantuotantoon onkin ollut juuri tilatarpeiden ja toiminnan ennakoinnattomuus. Siten monimuotoisuuden tavoitteet eivät välttämättä tuota sosiaalisesti kestävästä kaupunkirakennetta. Merkittävää tarkastelussa onkin silloin määrittää, mistä lähtökohdista monimuotoisuutta tuotetaan. Jos tavoitteena on pelkkä diversiteetti, tulos ei itsestään selvästi johda kestävyteen. Tuotetun diversiteetin

<sup>4</sup> ibid.

<sup>5</sup> Eloisa-hankkeen osana järjestetty Kannelmäen suunnittelutyöpaja toi esiin palveluiden keskittymisestä johtuvia ongelmia.

tulee siksi olla pitkäikäistä ja luonteeltaan dynaamista, jotta se kykenee vastaamaan myös ennakoimattomiin tarpeisiin.

## Rakennuskannan pitkäikäisyys

Nykyinen tapa nähdä asunto korvattavana kulutushyödykkeenä ja jatkuva uudelleenrakentaminen uhkaavat kestävästä kehitystä ekologisesta energiatehokkuuden näkökulmasta globaalissa mittakaavassa. Rakennusten on nähty olevan vastuussa jopa 40 prosentista kaikista tuotteista kasvihuonekaasuista, josta rakennusvaiheen suhteellinen osuus on ollut noin 10 prosenttia. Rakennusvaiheen suhteellinen osuus on kuitenkin kasvussa, koska rakennusten energiatehokkuus on kasvanut. Säynäjoki et al. ovat tutkimuksissaan osoittaneet, että rakennusvaiheen merkitys korostuu entisestään ajallisen tarkastelun myötä. Toteutusvaiheen hiilipiikki voi jopa kyseenalaistaa koko energiatehokkuuden, jonka rakennus voi muuten omata lyhyemmässä tarkastelussa. Uudisrakentamisen hiilipiikin ”takaisinmaksuaika” voi olla jopa useita vuosikymmeniä.<sup>6</sup> Siten rakennuksen energiatehokkuudesta saatava hyöty riippuu myös rakennuskannan iästä. Säynäjoki et al. kyseenalaistavatkin hypoteesin, johon kaupungit ja valtiot yleensä pohjaavat kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteensa. Lyhyen ja keskipitkän ajan tarkastelussa energiatehokkaiden rakennusten rakentamisen nähdään lieventävän kasvihuonekaasujen tuottoa. Vaikka kaikki uudet rakennukset olisivat energiatehokkaita, se ei välttämättä tarkoita kestävyyttä. Rakennuskannan ikä muodostuu merkittäväksi kestävyuden kriteeriksi myös kasvihuonekaasujen tuottamisen näkökulmasta.

Sosiaalinen ja ekologinen kestävyys nivoutuvat yhteen, ja niitä onkin vaikea erottaa selkeästi toisistaan. Jotta kaikki kestävyuden tarkastelunäkökulmat toteutuisivat, rakennetun ympäristön tulisi omata sellaisia ominaisuuksia, jotka edistävät sosiaalista kestävyyttä ekologisen kestävyuden rinnalla ja osana. Rakennuskannan ikätavoite on nykyisellään korkeintaan 100 vuotta, mutta vielä pidempi ikä lisäisi myös ekologista kestävyyttä. Näin pitkällä aikajänteellä rakennuksen sopeutumiskyky erilaisiin tarpeisiin muodostuu erittäin merkitykselliseksi kaikista kestävyuden näkökulmista. Sadan vuoden päässä olevia tarpeita on kuitenkin lähes mahdotonta ennustaa. Energiatehokkainkin rakennus, jos se ei muuten pysty palvelemaan asukkaita ja heidän muuttuvia tarpeitaan myös tulevaisuudessa, voi muista syistä hävitä

<sup>6</sup> Säynäjoki et al. 2012.

jo muutaman vuosikymmenen kuluttua. Vaikeasti ennustettavien tarpeiden vuoksi monimuotoinen rakennuskanta ei itsessään välttämättä takaa rakennetun ympäristön pitkää säilymistä, jollei se kykene sopeutumaan myös tarpeiden muutoksiin. Tuotetun tilan adaptiivisuudella on siten olennainen rooli rakennuskannan ja kaupunkirakenteen säilymisessä sukupolvelta toiselle.

## Joustavuuden luonteesta

Adaptiivisuutta voidaan luoda monista lähtökohdista, mutta kaupunkirakenteen pitkäikäisyyden näkökulmasta adaptiivisuus tarkoittaa tiettyjen kriteerien huomioon ottamista. Adaptiivisuutta edistävät resiilienssin näkökulmasta kaikki toimenpiteet, jotka mahdollistavat systemisen monimuotoisuuden muodostumisen.<sup>7</sup> Tämä tarkoittaa sitä, että rakennuskanta kykenee sopeutumaan erilaisiin käyttötarkoituksiin ja mahdollistaa laajenevasti monia erilaisia kehitysskenaarioita, myös sellaisia joista ei vielä ole tietoa kaavaa laadittaessa. Silloin tärkeiksi ominaisuuksiksi muodostuvat:

### 1. Ennakoimattomuuden hallinta

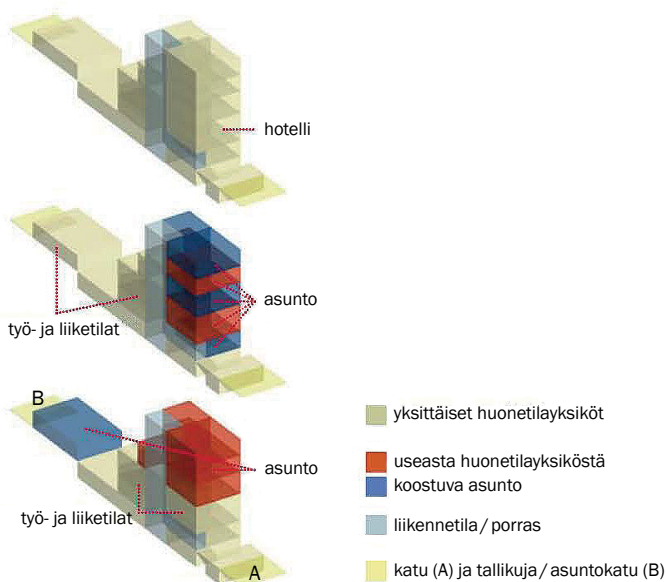
Kaikki asuntotuotantoprosesseissamme kaavoituksesta rakentamiseen perustuu nykyisin uskoon ennustettavuudesta. Kaavoitus perustuu käsitykseen siitä, minkälaiset ruokakunnat muuttavat alueelle, mikä osaltaan ohjaa talotyyppien määrittelyä kaavassa. Myös rakentaminen ja asuntotuotanto perustuvat osaltaan ajatukseen asuntomarkkinoiden ennustettavuudesta riskien ja voittojen hallitsemiseksi. Lähestymistapa on kuitenkin ristiriidassa sen tosiasian kanssa, että tarpeiden monimuotoistuuessa tulevaisuutta pitkällä aikavälillä on lähes mahdotonta ennustaa yhtä kauas kuin vielä muutama vuosikymmen sitten, yhtenäiskulttuurin turvallisessa syleilyssä ja tuotannon ehdoilla tapahtuvan asuntorakentamisen reunaehtojen sisällä. Ennustuksilla on ollut taipumus osoittautua vääriksi, mikä on nähtävissä useissa historiallisissa asuntotuotannon vaiheissa erityisesti jälleenrakennuskauden aikana ja sen jälkeen. Rakennuskannan suunnittelussa tulisikin mahdollistaa strategisempi lähestymistapa, joka ei näe rakennuksen käyttötarkoitusta lopullisena.

---

<sup>7</sup> Walker et al. 2006.

## 2. Joustava käyttötarkoituksen muutos

Joustava käyttötarkoituksen muutos merkitsee tilojen mahdollisuutta muuntua erilaisiin käyttötarkoituksiin. Tulevaisuudessa erottelu asunnon tiloiksi ja muiksi tiloiksi ei välttämättä ole niin selkeä kuin nykyisin, eikä se ole sitä ollut edes historiallisesti. Tällaisista kehityskaarista on lukuisia esimerkkejä. Näitä ovat mm. vanhat eurooppalaiset kauppias- ja kaupunkitalotyypit kuten viktoriaaninen kaupunkitalo, joka on voinut toimia hyvin erilaisissa käyttötarkoituksissa. (Kuva 1) Käyttötarkoituksen muutoksessa merkityksellistä on, ettei jokin muutos ole tilallisesti lopullinen, vaan rakennus itsessään nähdään prosessina, joka mahdollistaa muutokset koko elinkaaren ajan. Käyttötarkoituksen muutos on yleensä vaativa prosessi, johon ei välttämättä helposti lähdetä, elleivät taloudelliset hyödyt ole merkittäviä. Jos käyttötarkoituksen muutos olisi otettu huomioon jo rakennusta suunniteltaessa, se olisi huomattavasti helpompi ja vähemmän resursseja vaativa kuin nykyisessä rakennuskannassa tai verrattuna ohjausprosessien osana tehtyihin muutoksiin. Kaavoituksen näkökulmasta pitäisi laatia myös ”pelisäännöt”, jotka mahdollistaisivat käyttötarkoituksen muutoksen, mutta sallisivat joustavuuden tietyissä raja-arvoissa, jotta alueiden resilienssi säilyisi.



**Kuva 1.** Viktoriaaninen kaupunkitalo esimerkki. Rakennus on kaupunkirakenteen osana kyennyt sopeutumaan hyvinkin erilaisiin tarpeiden muutoksiin 150 vuoden aikana. Esimerkki myös polyvalentista rakennuksesta. (Kaavio Karin Krokfors)



### 3. Uusien ratkaisujen ilmaantumisen mahdollisuus (emergenssi)

Tilalliset ominaisuudet tulisi kaupunkirakenteessa ja rakennuksissa tuottaa siten, että ne mahdollistavat myös jonkin aivan uuden toiminnan tai elintavan muodostumisen. Jo nyt on havaittavissa muutoksia, jotka tarvitsevat tilaa kaupunkirakenteessa aivan uusista lähtökohdista. Näitä ovat muun muassa verkkokaupan tuomat showroom-tyyppiset tilat, elämäntapamuutosten synnyttämät työtä ja asumista sekoittavat pienimuotoiset tilantarpeet sekä uudenmuotoisten palvelujen synnyttäminen muista kuin voittoa tuottavista liiketoiminnallisista lähtökohdista omalle yhteisölle tai laajemminkin, hyvänä esimerkkinä ryhmärakennuttaminen. Yhteisöllinen asuminen lisää myös tarvetta määritellä itse tilankäyttö omista lähtökohdista kaavoitusprosessin jälkeen. Uusien lähestymistapojen ja sosiaalisten innovaatioiden muodostumisen mahdollisuus on resilientin rakennuskannan kriteeri, joka on nähtävissä myös Viktoriaanisen kaupunkitalon esimerkissä.

### Adaptiivisen joustavuuden määreet

Joustavuuden voi karkeasti jakaa kahteen pääluokkaan: rakentamisaikaiseen ja käytönaikaiseen joustavuuteen. Tavoitteet eroavat kuitenkin toisistaan oleellisesti. Rakentamistapahtuman aikainen joustavuus painottuu rakentamistapahtuman helppouteen ja nopeuteen, joiden mahdolliset hyödyt lankeavat yleensä rakentajalle pitkälti lyhyen tähtäimen taloudellisina hyötyinä. Käytönaikainen joustavuus sen sijaan hyödyttää ensisijaisesti asukasta sekä tilan omistajaa tai hallinnoijaa, samoin kuin kaupunkirakenteen kehitystä pitkällä aikavälillä. Käytön aikaisessa joustavuudessa on pitkälti kyse rakennuksen ymmärtämisestä prosessina, joka jatkuu pitkälle toteutusajankohtansa jälkeen. Rakennustapahtuman aikainen joustavuus voi kuitenkin rajoittaa käytön aikaista joustavuutta, jos esimerkiksi rakennuksen rakenteet ovat sellaisia, että ne eivät mahdollista erilaisia tapoja käyttää tai muunnella tilaa. Parhaimmillaan molemmat joustavuuden tavoitteet voivat toteutua samanaikaisesti.

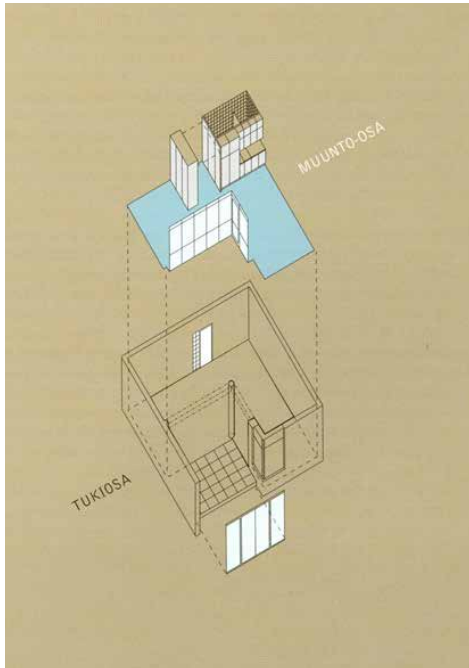
Tilojen käytönaikaisen joustavuuden voi tavoitteiltaan jakaa kahteen pääasialliseen toteutustapaan – muunneltavuuteen ja monikäyttöisyyteen – joissa tilojen joustavuus toteutuu vähän eri lähtökohdista. Muunneltavuus periytyy pitkälti minimiasunnon käsitteestä, jossa asunnon tilan osia muunnellaan muuntojoustavien elementtien avulla,

jotta sama tila saataisiin aina tarkoituksenmukaiseen käyttöön. Päämääränä ja lähtökohtana on yleensä ollut käyttää samaa rajattua tilaa mahdollisimman tehokkaasti. Monikäyttöisyydessä tila itsessään on monikäyttöinen, eikä sitä välttämättä tarvitse lainkaan muunnella. Monikäyttöisyys vaatii yleensä suuremman huonetilan mahdollistaakseen tilan sisällä erilaiset toiminnot ja käyttötarkoitukset. Historialliset kaupunkitalot edustavat monikäyttöisiä tiloja. Teollistuneessa asuntotuotannossa ja tehokkaan tilan paradigmassa monikäyttöisyys on käytännössä pitkälti jäänyt pois, koska huonetilojen lukumäärä on ollut suurempi myyntiartikkeli kuin niiden koko. Monikäyttöisyyttä tarkastellaan yleensä pitkällä tähtäimellä, kun taas muunneltavuudessa tarkasteltavina ovat voineet olla jopa yhden päivän erilaiset ja eriaikaiset toiminnot ja tarpeet. Kaikki joustavan asunnon määritelmät viittaavat yleensä joko monikäyttöisyyteen tai muunneltavuuteen, vaikka joustavuuden saavuttaminen edellyttää yleensä molempia lähestymistapoja jossain suhteessa. Tilojen itseorganisoiutuvuuden kannalta muutoksen helppous ja mahdollisuus on kuitenkin yleensä edellytys muutoksen toteutumiselle. Siksi rakennuksen ja kaupunkitilan luonnollinen joustavuus ja adaptiivisuus syntyvät yleensä monikäyttöisyyden kautta.

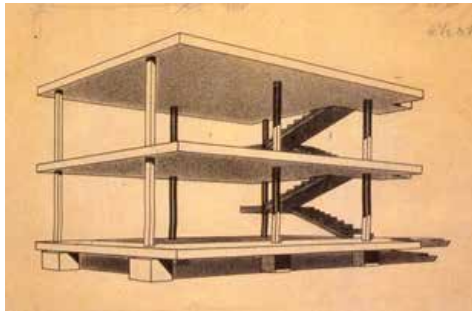
## Joustavuuden erilaiset toteutustavat

### Muuntojoustavuus

Muuntojoustavuuden eri muotoja on sovellettu erityisesti Avoimen rakentamisen (open building) konseptissa, joka on kunnianhimoisin ja laajin strateginen lähestymistapa muuntojoustavuuden kehittelyyn. Se syntyi 1960-luvulla Hollannissa. Avoin rakentaminen perustuu hollantilaisen arkkitehdin N. J. Habrakenin ajatukseen rakennusten ja rakennuskannan hierarkkisista tasoista, joka esiteltiin julkaisussa *De Draggers en de Mensen: het einde van de masswoningbouw*, joka käännettiin vuonna 1972 otsikolla *Supports: An Alternative for Mass Housing*. Avoin rakentaminen on suunnittelun ja tuotannon lähestymistapa, jolla pyritään saamaan aikaan loppukäyttäjien toiveita noudatteleva, muutoksille altis asunto. Sitä voidaan soveltaa niin toimistotiloihin kuin asuntotuotantoonkin. Habraken kehitti teorian kantavasta rakenteesta (supports) ja sisäjärjestelmästä (infill) (Kuva 2), jotka erotetaan selkeästi toisistaan. Kantava rakenne on pysyvä ja sisäjärjestelmä joustaa erilaisille muutostarpeille. Idea on hyvin lähellä Le Corbusierin



**Kuva 2.** Avoimen rakentamisen tukiosa (kantava rakenne/support) ja muunto-osa (sisäjärjestelmä/infill) malli. (Julkaisussa "Sisärakennusjärjestelmä avoimeen asuntorakentamiseen". Jyrki Tarpio, Ulpu Tiuri. Teknillinen korkeakoulu ARK II 2001/81.)



**Kuva 3.** Le Corbusierin Domino-konsepti. (Julkaisussa: "Le Corbusier, The Poetics of Machine and Metaphor". Alexander Tzonis. Thames & Hudson 2001).

Domino-talon ideaa, jota voidaan pitää Habraken esikuvana, vaikka hän ei asiaa itse mainitsekaan. (Kuva 3)

Avoimen rakentamisen peruseriaatteena on jakaa rakennettu ympäristö kaupunkirakenteen, korttelin ja rakennuksen tasolla hierarkkiseksi tarkastelutasoiksi, joihin kuhunkin vaikutetaan erikseen. Varsinainen muuntojoustavuus kohdistuu vain rakennuksen tasoon ja toimii periaatteessa lähinnä asunnon sisällä. Asukas voi vaikuttaa infill-tasolla omiin asumisratkaisuihinsa. Avoin asuntorakentaminen ei siten varsinaisesti ota kantaa kaupunkirakenteen pitkän tähtäimen adaptiivisuuteen, vaikka ymmärtääkin asumisen prosessinomaisesti myös elinkaaren aikaisena muunteluna. Muuntojoustavuus kiinnittyykin asunnon sisään alemman tason joustavuuden muotona.

## Monikäyttöisyys

Monikäyttöisyys sisältyy erityisesti polyvalenssin käsitteeseen suunnittelussa. Polyvalenssi on arkkitehti Herman Hertzbergerin 1960-luvulla käyttöönottama termi, joka tarkoittaa rakennuksen ja asunnon joustavuutta tilan luonteesta lähtien. Polyvalenssin idea on lähes vastakkainen avoimen rakentamisen muuntojoustavuudelle ja korostaa tilojen monikäyttöisyyttä ilman välttämätöntä tarvetta muunteluun. Hertzberger ei pyri esittämään suunnittelumetodia, vaan kyse on enemmänkin suunnittelufilosofisesta lähestymistavasta, joka kiinnittyy voimakkaasti tilan ominaisuuksiin sekä korostaa laadukasta arkkitehtuuria. Hertzberger lähestyy joustavuutta rakennuksen ominaisuuksista käsin. Polyvalenssi on tilan ominaisuus, joka on elimellinen osa rakennuksen typologiaa.<sup>8</sup> Hertzbergerille itse tilalla ja sen ominaisuuksilla on merkitystä asukkaiden tarpeita palvelevan joustavuuden näkökulmasta. Hertzberger ei kuitenkaan jätä joustavuuden käsitettä vielä tähän vaan uskoo, että tilalla tulee olla ominaisuuksia, jotka inspiroivat asukkaita luoviin ratkaisuihin tilassa ja omassa elämässään.

Hertzbergerin tavoitteena on sellainen suunnittelu, jossa rakennukset omaavat kyvyn mukautua monimuotoisuuteen ja muutokseen samalla kun ne säilyttävät identiteettinsä. Arkkitehtuurin tulee siten mukautua käyttäjien tarpeisiin ilman, että muutokset aiheuttavat rakennuksen identiteetin oleellisen muutoksen. Ennen kaikkea arkkitehtuurin tulee tarjota ylläke käyttää rakennusta monin mahdollisin tavoin, ei niinkään vahvistaakseen rakennuksen, vaan asukkaiden omaa identiteettiä. Hertzberger uskoo modernismin luomaan tehokkuuden tavoitteluun tilanmuodostuksessa mutta perää tehokkuuden määrittelmää.<sup>9</sup> Hän kyseenalaistaa sellaisen tehokkuuden, joka tuottaa vain yhden tavan käyttää tilaa.

## Muuntojoustavuus versus monikäyttöisyys

Kun vertailee Habrakenin ja Hertzbergerin erilaisia lähestymistapoja joustavuuteen ja osallistumista aikanaan käytyyn keskusteluun joustavuuden tavoitteista, hahmottuvat tarkastelutapojen taustaoletukset ja se konteksti, jossa molemmat käsitteet toimivat. Muuntojoustavuus on yleensä liittynyt jonkinasteiseen tekniseen tarkastelutapaan ja suunnittelumetodiin, kun taas monikäyttöisyyden taustalla ovat arkkitehtuurin

<sup>8</sup> Hertzberger 1991.

<sup>9</sup> Hertzberger 1991.

kyky ylittää aika ja tilan primääri luonne joustavuuden mahdollistajana. Monikäyttöisyys on yleensä liittynyt erittäin pitkän aikavälin joustavuuteen rakennuskannan arkkitehtonisena ominaisuutena, siinä missä muuntojoustavuus on yleensä käsitetty rajalliseksi, jonkun kokonaisuuden osan sisällä tapahtuvaksi joustavuuden tuottamistavaksi. Muuntojoustavuudella on yleensä myös tavoiteltu tilan tehokkuutta esimerkiksi siten että pienikin tila voi toimia useissa käyttötarkoituksissa. Monikäyttöisyyden lähestymistapa korostaa laadukasta polyvalenttia arkkitehtuuria muuntojoustavuuden keskittyessä enemmän itse suunnittelunmetodiin ja joustavuuden ongelman teknisiin ratkaisuihin.

Adaptiivisuuden toteutumisen primääriksi tavoitteeksi kaupunkirakenteessa muodostuu monikäyttöisyys, jonka ajatusmaailmassa ymmärretään, ettei tulevaisuutta voi ennustaa. Siten tilojen tulisi olla niin tilavia ja monikäyttöisiä, että ne kykenevät sopeutumaan hyvinkin erilaisiin käyttötarkoituksiin elinkaarensa aikana. Monikäyttöisyyden tulisi olla mahdollista myös ilman monimutkaisia ja vaikeasti hahmotettavia toimenpiteitä. Joustavuuden fyysisessä tuottamisessa molemmat lähestymistavat kuitenkin usein liittyvät toisiinsa eivätkä yleensä esiinny täysin puhtaina ilmiöinä. Monikäyttöisyys voi toisinaan edellyttää myös jonkinasteista muunneltavuutta. Monikäyttöisyys muodostuu kuitenkin rakennuskannan merkittävämmäksi primääritavoitteeksi, kun taas muunneltavuus on enemmänkin sekundääri joustavuuden tuottamisen tapa. Monikäyttöisyys on selkeämmin kaupunkirakenteeseen linkittyvä ominaisuus varsinkin silloin, kun se toimii erityisesti rakennuksen ja kaupunkirakenteen rajalla ”käyttöliittymän” tavoin.

## Typologinen lähestymistapa joustavuuteen

Rakennustypologian ja kaupunkirakenteen yhteyttä on tutkittu erityisesti typomorfologisista lähtökohdista 1960-luvulta lähtien. Typologinen tarkastelu on kuitenkin merkittävästi keskittynyt historiallisiin hyviksi koettujen rakennustypologioihin ja niiden luomaan kaupunkitilaan. Uudistamisen ja kehityksen näkökulma ei ole ollut tarkastelun keskiössä ja tavoitteena. Samoin smart city -hankkeissa ja erityisesti sitä lähellä olevassa uustraditionalistisessa lähestymistavassa kaupunkisuunnitteluun rakennustyyppit on nähty historiallisesta kontekstista lähinnä ”kaupungin rakennuspalikoina” eikä niinkään dynaamisessa suhteessa kaupunkirakenteeseen ja kykynä sopeutua muutoksiin. Uusurbanistien lähestymistapa näkee myös kaupungin pitkälti sisällöllisesti

muuttumattomana. Adaptiivisuuden näkökulmasta typologinen tarkastelu liittyy kuitenkin rakennustyyppien kehittämiseen uusista joustavista lähtökohdista, jotka mahdollistavat tilojen sopeutuvuuden.

Monikäyttöisyyden luominen on erityisesti yhteydessä rakennustyyppiin – rakennuksen typologiaan. Jos muuntojoustavuus pyritään pitämään mahdollisimman vähäisenä, tulee monikäyttöisyyden edellytykseksi se, miten rakennuksen tilat on suunniteltu suhteessa toisiinsa ja miten liikennetilat ovat organisoitu suhteessa muihin tiloihin. Typologisella joustavuudella<sup>10</sup> tarkoitetaan tapaa suunnitella ja organisoida rakennukset elimellisesti siten, että tilallisuus mahdollistaa hyvinkin erilaiset käyttötavat ja ennakoimattomat käyttötarkoituksen muutokset niin rakennuksen kuin kaupunkirakenteen tasolla. Kyse on siis suunnitteluparadigmasta, jonka avulla vastataan niin kestävydestä kuin asukkaiden omaehtoisista tarpeista johtuviin tilantarpeiden muutoksiin, vaikka tulevista tarpeista ei ole etukäteen tietoa. Emergenssi typologisen joustavuuden tuloksena nähdään sekä systeemisestä mahdollisuutena tuottaa uusia asumiskonsepteja tuotantoprosessin sisällä että asukkaiden mahdollisuutena elää omista lähtökohdistaan ja toimia uutta luovasti arkkitehtuurin ja rakennetun ympäristön kanssa. Tila voidaankin käsittää parhaimmillaan proaktiiviseksi kehikseksi, jossa asukas voi uudistaa tilaa tai luoda uutta toimintaa niin asunnossaan kuin kaupunkitilassa. Tämänkaltaisen itseorganisoiuvuuden mahdollistaminen ei ainoastaan palvele asukkaiden elinkaaren aikaisia muutoksia ja tarpeita, vaan koko kaupunkirakenteen elinkaaren adaptoituvuutta.

## Joustavan tilatypologian määrittely

### Rakennuksen dynaamisuus

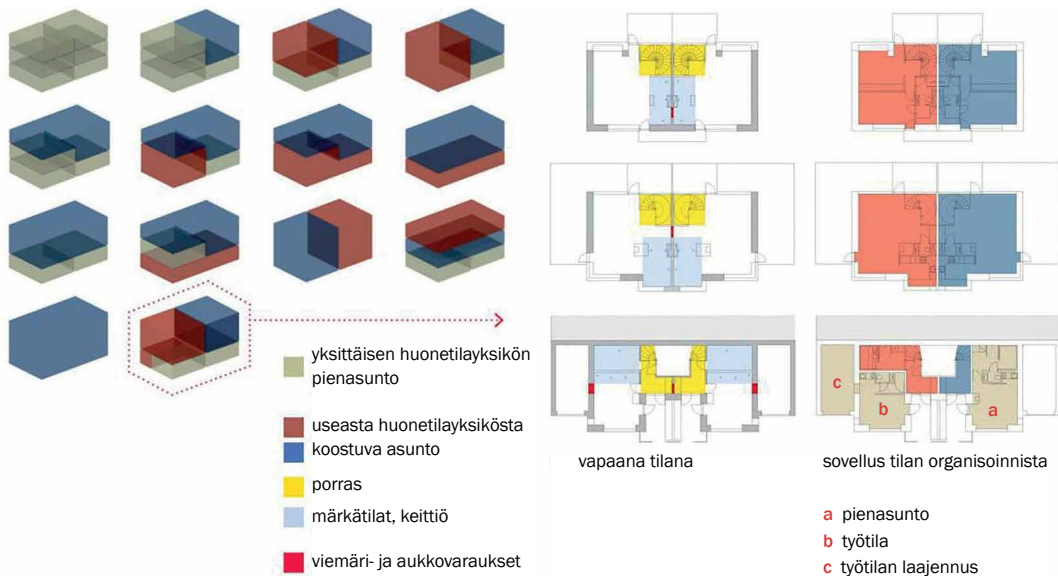
Joustavan typologian voi suunnitella monin eri tavoin, mutta merkittävänä seikkana tarkastelussa on kaupunkirakenteellisen adaptiivisuuden näkökulmasta muutosten dynaamisuus. Dynaamisuuden määreitä ovat avoimuus ja palautuvuus. Avoimuudella ja palautuvuudella tarkoitetaan sitä, etteivät muutokset lukkiudu välttämättä johonkin tilaan tehdyn muutoksen seurauksena, vaan ne voi palauttaa tai valjastaa aivan uuteen ennakoimattomaan käyttöön.

---

<sup>10</sup> Käsite, jonka olen esitellyt lisensiaatintyössäni 2006.

## Tilakonfiguraatio ja yksikköpohjainen tilan muodostus

Rakennuksen dynaamisuus saavutetaan adaptoituvuuden näkökulmasta rakennuksen itseorganisoiduvan luonteen kautta. Tämä edellyttää tilan organisointia – tilakonfiguraatiota, joka mahdollistaa erilaiset käyttötavat. Yleensä systeemisessä kontekstissa tämä mahdollistetaan jonkinlaisen yksikköpohjaisen tilanmuodostuksen pohjalta, jolloin yksiköt ovat luonteeltaan itsenäisiä. Yhden yksikön toiminta ei estä vieraisen yksikön käyttöä. Yksiköiden tulee olla luonteeltaan dynaamisia myös toistensa suhteen, jolloin niitä voi yhdistellä ja erottaa toisistaan tarpeen mukaan erilaisiksi kokonaisuuksiksi. (Kuva 4) Monikäyttöisyys syntyy juuri yksiköille mahdollisen itsenäisyyden avulla. Monikäyttöisyys tarvitsee yleensä aina jonkin verran muuntelua, mutta perusperiaatteena on yrittää pitää se mahdollisimman vähäisenä.



**Kuva 4.** As Oy Vanhakaupungin Kellokas. Rakennus on suunniteltu siten, että se koostuu tilayksiköistä, joita voi eriyttää ja yhdistellä eri kokoisiksi asunnoiksi ja muuhun käyttötarkoitukseen. Pohjakerroksen kadun puoleiset ikkunat ovat suuria, jolloin alakerran tilat on helppo muuntaa käyttötarkoitukseltaan myös muuhun kuin asumiskäyttöön.

## Rakennusten rakenne ja järjestelmät joustavuuden lähtökohdista

Rakennuksen rakenteella on merkittävä rooli siinä miten tilakonfiguraatiosta saadaan adaptiivinen. Kantava rakenne tulisi aina toteuttaa siten, ettei se estä erilaisten yksiköiden organisoitumista eri tavoin rakennuksessa ja kaupunkirakenteen osana. Rakenne tulisikin suunnitella monikäyttöisyyden lähtökohdista. Usein tilojen eriyttämisen ja jakamisen ongelmana ovat tekniset järjestelmät, joiden muokkaus esim. pienemmiksi yksiköiksi tai kokonaan toiseen käyttötarkoitukseen on vaativaa. Esimerkiksi ilmastointijärjestelmien muutokset voivat olla suuritöisiä, jos niitä ei ole etukäteen suunniteltu joustavuutta silmällä pitäen.

## Joustavien tilatypologoiden soveltaminen

Asuminen on funktionalismista lähtien eriytynyt melko lailla muusta ihmiselämän sisällöstä varsinkin esikaupunkialueilla. Kaupan rakenteen muutos ja keskusliikkeiden voimakas asema kauppapaikkojen määrittelyssä on osaltaan tyhjentänyt esikaupunkialueet lähialueista. Asiantila vaikuttaa myös siihen, miten asuinalueita suunnitellaan ja asuntotuotantoa ohjataan. Koska pienliiketilan ja muun pienimuotoisen tilan tuottaminen on haastavaa ja ylläpitäminen vaikeaa, sitä ei myöskään helposti kaavoiteta ja tuoteta. Nykyinen vaikea asiantila ohjaa tulevaisuutta ja vahvistuu entisestään vuosikymmeniksi eteenpäin. Tavallaan olemassa oleva yhteiskunnallinen ongelma vahvistuu järjestelmän ja siinä vaikuttavien prosessien myötä. Adaptiivisilla ratkaisuilla ongelma ei kuitenkaan muodostuisi niin suureksi, koska pienimuotoista tilaa ja asumisen vaihtoehtoja kyettäisiin saamaan aikaan olemassa olevan rakennuskannan sisällä. Eri tarkoituksiin adaptoituvaa tilaa ei tarvitsisi välttämättä erikseen tuottaa.

Nykyiset ohjaus- ja tuotantoprosessimme periytyvät kuitenkin aluerakentamisen ajalta, jota on hallinnut tuotannon tehokkuusajattelu. Asuntotuotantoa määrittää nykyisin ennakoon määritelty lopputulos, joka puolestaan on määritelty pitkälti tehokkaan rakentamisen, ei niinkään sisällön kautta. Rakennettu ympäristö nähdään myös muuttumattomana tuotannossa, jota ohjaavat melko lyhyen tähtäimen tavoitteet.<sup>11</sup> Tilannetta on kuitenkin vaikea muuttaa puuttumatta itse tuotantota-

---

<sup>11</sup> Ball 1999.



poihin ja prosesseihin. Joustavuuden toteutuminen monikäyttöisyyden pohjalta edellyttää pitkän tähtäimen tavoitteiden ymmärrystä ja tosisaan ottamista niin kaavoituksessa kuin tuotannossa. Nykyistä hyvin jäykkää tuotantojärjestelmää on vaikea muuttaa hetkessä, ja muutos vaatii päämäärätietoista ohjausta toteutuakseen. Typologisesti joustavien ratkaisumallien aikaansaaminen tarkoittaa myös paradigmaattista muutosta asutosuunnittelun jäykissä konventioissa.

## Lähteet

- Ball, Michael** (1999). Chasing a snail: innovation and housebuilding firms' strategies. *Housing Studies*, 14(1), pp. 9–22.
- Boosma, Koos; Van Hoogstraten, Dorine; Vos, Martijn** (2000). Housing for the Millions, John Habraken and the SAR (1960-2000). NAI Publishers, Rotterdam.
- Hankonen, Johanna** (1994). Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla. Tampere: Otatieto Oy, Gaudeamus, Tampereen teknillisen korkeakoulun Arkkitehtuurin osasto.
- Hertzberger, Herman** (1991). Lessons for Students in Architecture. 010 Publishers, Rotterdam, The Netherlands.
- Krokfors, Karin** (2006). Aika asuntoarkkitehtuurissa, Typologinen joustavuus asutosuunnittelun uudistamisen välineenä. 2006/26 TKK Arkkitehtuuri II.
- Krokfors, Karin** (2010). Kohti joustavia asumisratkaisuja. Standardoidun asuntotuotannon ongelmat asumisen kehittämisessä, in Asutaan urbaanisti! Laadukkaaseen kaupunkiasumiseen yhteisellä kehittelyllä, B 99, TKK, YTK.
- Leupen, Bernard; Heijne, Rene; van Zwol, Jasper** (2005). timebased Architecture. 010 Publishers, The Netherlands.
- Sieverts, Thomas** (2003). Cities Without Cities, An interpretation of the Zwischenstadt. Spon Press London.
- Säynäjoki, Antti; Heinonen, Jukka; Junnila, Seppo** (2012). A scenario analysis of the life cycle greenhouse gas emissions of a new residential area. <http://iopscience.iop.org/1748-9326/7/3/034037>.
- Walker, Brian; Salt, David; Reid, Walter** (2006). Resilience Thinking: Sustaining Ecosystems and People in a Changing World. Island Press, Washington.
- Walters, David** (2011). Smart cities, smart places, smart democracy: Form based codes, electronic governance and the role of place making smart cities. *Intelligent Buildings International*, 3:3, 198–218.



# Amerikkalainen smart growthin malli ja suomalainen esikaupunki

Markku Norvasuo

## Johdanto

### Lähtökohdat

Smart growth tarkoittaa lyhyesti ilmaistuna taloudellista kasvua suostavaa suunnittelua ja kaupunkikehittämistä, joka kuitenkin pyrkii yhdistämään kasvutavoitteet ympäristönsuojeluun ja sosiaaliseen kestävyyteen. Smart growth on myös kaupunkirakenteen hajautumisen eli urban sprawlin vastainen suuntaus. Yhdysvalloissa kaupungin ovat kasvaneet ottamalla aina uusia maa-alueita rakentamiseen. Smart growth pyrkii kohdistamaan kasvun jo rakennetuille alueille, sekä esikaupunkeihin että keskusta-alueille. Edelleen tavoitteena on vähentää henkilöauton käyttöä kehittämällä julkisen liikenteen solmukohtia sekä suosimalla paikallisia palveluja ja monipuolista kaupunkirakennetta. Smart growth ei aina tarkoita pelkkää kaupungin tiivistämistä mutta liittyy

tiivistämisen ongelmaan: siihen kuinka tiivistäminen tulisi tehdä ja mihin sen tulisi kohdistua. Kun tiivistäminen on katsottu myös pääkaupunkiseudun kehittämisen tavoitteeksi, smart growth tarjoaa kiinnostavan lähestymistavan.

Tämän kirjoituksen tarkoitus on ensinnäkin lyhyesti selvittää amerikkalaisen smart growthin lähtökohtia ja ohjelmallista sisältöä aihetta koskevien viimeaikaisten artikkelien avulla. Toiseksi tarkastellaan smart growthin suhdetta new urbanismin nimellä koskevaan suuntaukseen, joka kannattaa perinteistä kaupunkimuotoa ulkoisine piirteineen. Kolmanneksi pohditaan suomalaisen esikaupungin kehittämistä smart growthin lähtökohdista: ei niin, että smart growth olisi sellaisenaan omaksuttavissa, vaan abstraktimmassa ja vertailevassa merkityksessä.

Tehdyn työn taustalla on ollut mahdollisuus tutustua San Diegon alueen suunnitteluun San Diego State Universityyn suuntautuneen vierailun yhteydessä. Smart growth on sekä San Diegon yleiskaavan (general plan) että San Diego Countyn seudullisen suunnitelman (regional plan) lähtökohtana. Smart growthin periaatteita on pyritty toteuttamaan muuallakin Kaliforniassa. Esimerkkimateriaali on San Diegosta ja sen ympäristöstä. Suomalaisina vertailukohtina käytetään kolmea Elävä esikaupunki hankkeen esimerkkialuetta, Karakalliota, Kaivokselaa ja Kannelmäkeä, jotka sijaitsevat kolmessa kunnassa mutta suhteellisen lähellä toisiaan.

Smart growth ei ole ytimeltään tyyliisuuntaus mutta liittyy läheisesti new urbanismiin, jota on kutsuttu myös uustraditionalismiksi (neotraditionalism). Suomen kannalta ilmiötä tarkasteli jo vuonna 2005 Panu Lehtovuori Arkkitehti-lehden artikkelissaan (Lehtovuori 2005). Yhden aiheen kirjoitukseen antoi Vantaan Kartanonkosken alue, joka oli tuolloin hyvää vauhtia rakentumassa. Suomalainen arkkitehtikunta on pitkälti vierastanut uustraditionalismia, joka liitetään postmodernistisiin suunnitteluihanteisiin, ulkomaisten esikuvien mekaaniseen kopiointiin ja konservatiiviseen kaupunkikäsitykseen. Smart growth vaikuttaa lähtökohtaisesti vieraalta, koska se ymmärretään niin vahvasti amerikkalaisen suunnittelukulttuurin ilmiöksi ja siihen liittyy erityisiä tyylipiirteitä. New urbanism on kuitenkin vain yksi smart growthin puoli.

Periaatteessa smart growth voitaisiin suomentaa esimerkiksi viisaaksi kasvuksi, mutta koska sana "smart" on hankala kääntää ja kyseessä on olennaisesti amerikkalainen suuntaus, siitä käytetään jatkossa englanninkielistä nimitystä.

## Smart growthin käsite

Smart growth -suuntauksen itsenäinen historia ei ole kovin pitkä. Sen katsotaan alkaneen suunnilleen 1990-luvun puolivälissä. Ajoitus perustuu muun muassa kolmeen avaintapahtumaan, jotka olivat *Growing Smart Legislative Guidebookin* tuottaminen, *The Tool Kit for Smart Growth* -teoksen julkaiseminen sekä Marylandin osavaltion voimaan saattama Smart Growth and Neighborhood Conservation Act (Knaap & Talen 2005, 107–108, tukeutuen Burchell, Listokin & Galley 2000). Irrallisena smart growthin käsitettä on kuitenkin käytetty jo vuonna 1988 (Lee & Leigh 2005, 337).

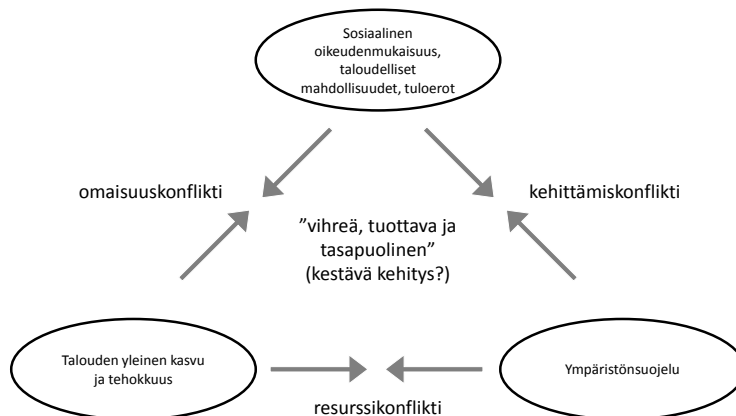
Jo määritelmästä voi otaksua, että smart growth on käsitteenä sisäisesti jännitteinen. Vuonna 1996 Scott Campbell esitti ”suunnittelijan kolmion” (planner’s triangle), joka jäsentää talouden, ympäristön ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmat ja niiden väliset kilpailuasetelmat. Campbell ei vielä käyttänyt smart growthin käsitettä mutta esitti, että konfliktien ratkaisun tuloksena olisi ”vihreä, tuottava ja oikeudenmukainen” ja siten kenties myös kestävä kehitys (kuva 1). Talouden näkökulmasta korostuu esimerkiksi kaupunkiseutujen välinen taloudellinen kilpailu ja sen nimissä tehtävä kehitystyö. Ympäristöongelma voidaan nähdä kaupungin ja luonnon välisenä kilpailuna resursseista ja maa-alasta. Sosiaalinen oikeudenmukaisuus puolestaan merkitsee sosiaalisten ryhmien välistä kilpailua kaupunkitilassa resursseista, palveluista ja toimintamahdollisuuksista. Kolmion sivut kuvaavat konfliktiasetelmia: omaisuuskonfliktia talouden ja oikeudenmukaisuuden välillä, kehityskonfliktia oikeudenmukaisuuden ja ympäristönsuojelun välillä sekä resurssikonfliktia ympäristönsuojelun ja talouden välillä. (Campbell 1996.)

Smart growth voidaan tulkita yritykseksi yhdistää Campbellin esittämät näkökohdat käsitteellisesti. Tässä mielessä sitä voi pitää eräänlaisena operationalisointina, jolla voimavaroja suunnataan kestävyysongelman ratkaisemiseen. Tästä seuraa kaksi asiaa. Ensinnäkin smart growth jatkaa osittain aiempia amerikkalaisten ympäristöliikkeiden ja poliittisen ohjauksen teemoja tarjoamatta varsinaisesti ”uutta paradigmat” (Lee & Leigh 2005, 337–338). Toiseksi käsite jää avoimeksi. Se on monitahoisempi kuin siitä esitetyt viralliset kuvaukset ja tarjoaa monenlaisia tulkintamahdollisuuksia (Knaap & Talen 2005, 108–109). Tällainen tulkinnanvaraisuus on luonnollisesti myös ongelmallista.

Kolmijakoisuudessaan smart growth muistuttaa kestävästä kehityksestä (sustainable development) määritelmää, ja se voidaankin katsoa

tämän amerikkalaiseksi vastineeksi. Kestävän kehityksen toteuttaminen on Euroopassa merkinnyt Kioton sopimuksen ja Paikallisagenda 21:n toteuttamista. Yhdysvalloissa suhtautuminen Kioton sopimukseen on ollut kriittisempää, joten urbaanin ja alueellisen kestävyuden tavoitteet muotoiltiin smart growthin avulla. Näytti mahdolliselta yhdistää ympäristönsuojelu, yhteisöjen tarpeet ja talous ilman hallinnollista säätelyä. Vastavuoroisesti smart growthin periaatteita on osin omaksuttu Yhdysvalloista Britanniaan. (Krueger & Gibbs 2008, 1264–1265; Britanniaasta ks. myös MacLeod 2013.)

Vaikka smart growth esitetään olennaisesti ohjelmanä ja käsitteellisenä jäsennyksenä, siitä on vaikea saada otetta irrallaan historiallisesta kehyksestä. Lisäksi on pidettävä mielessä smart growthin (samoin kuin new urbanismin) liittymäkohdat nimenomaan amerikkalaiseen yhdyskuntarakenteeseen ja kulttuuriin.



**Kuva 1.** Kolmio joka esittää suunnittelun (planning) ristiriitaiset tavoitteet ja niiden väliset konfliktit. Campbellin mukaan suunnittelijat määrittelevät implisiittisesti oman asemansa kolmiossa, mutta hankalasti määriteltävä kestävä kehitys johtaa kolmion keskukseen. (Campbell 1996, 298.)

## Smart growth kasvun ohjauksen uusimpana vaiheena

Historiallisesti smart growth voidaan liittää amerikkalaiseen kasvun ohjauksen politiikkaan. Siitä on erotettu kolme vaihetta, joista smart growth on viimeisin. Jaottelussa korostuvat myös suunnittelujärjestelmän muutokset:

1. *Era of growth controls*, noin 1950–75. Kasvun rajoittamisella pyrittiin estämään ympäristön pilaantuminen, säästämään maa-alaa ja estämään kaupunkien hallitsematon kasvu.

2. *Era of comprehensive planning*, noin 1975–2000. Tämä vaihe liittyi suunnittelun professionaalistumiseen, ja siinä pyrittiin säätelemään kehittämistä vahvan suunnittelun (comprehensive planning) avulla.
3. *Era of smart growth*, noin vuodesta 1999 lähtien. Huolenaiheiksi tulivat ympäristön rappeutuminen, paikkojen luominen, infrastruktuuri ja kaupunkien taloudellinen kehitys. Keinoja ovat olleet kehityksen ohjaaminen julkisten infrastruktuuri-investointien avulla. Myös seudullinen painotus lisääntyi. (Chapin 2012.)

Toinen jäsenitys liittää smart growthin vielä kiinteämmin amerikkalaiseen kasvun ohjauksen politiikkaan, joka tällöin on myös suhteessa kestäväen kehityksen linjauksiin. Tällöin tarkastelu alkaa jo kestäväen kehityksen ideaa edeltävältä kaudelta. Ytimenä on ohjauksen siirtyminen liittovaltiotasolta paikalliseen ja markkinaehtoiseen suuntaan. Tässäkin jaottelussa on kolme vaihetta:

1. Yhdysvalloissa kasvun ohjauksesta (growth management) on keskusteltu 1920-luvulta lähtien, jolloin kaupunki jaettiin kasvuvyöhykkeisiin (zoning), ja kaupungit saivat itse säädellä paikallista maakauppaa. 1960-luvulla keskushallinto halusi ohjata maankäyttöä mutta luopui näistä pyrkimyksistä 1970-luvun alussa, jolloin muutamat osavaltiot alkoivat kehittää omia periaatteita erityisesti ympäristöjen suojelemiseksi.
2. Ronald Reaganin presidenttikaudella 1980-luvulla siirryttiin kasvun säätelystä (growth control) kasvun hallintaan (growth management), jolloin kustannus-hyöty-analyyseista tuli tärkeitä ja vastuu siirtyi paikallisemmaksi. Samalla tarkastelu laajeni ympäristökysymyksistä infrastruktuurin kustannuksiin ja elämisen laatuun.
3. Kolmas vaihe liittyy markkinalähtöisyyden kasvuun ja julkisen vallan säätelyn vähenemiseen. Itse asiassa kirjoittajat esittävät, että smart growth paradigmana pitäisi käsittää osaksi amerikkalaisen suunnittelun ja politiikan muutosta, jossa valtio ja markkinat on pyritty irrottamaan toisistaan. (Krueger & Gibbs 2008, 1267–1268, 1272; ks. myös Anthony 2008.)

Smart growth voidaan siten katsoa reaktioksi sekä aiempiin kasvun rajoittamisen ja säätelyn synnyttämiin pulmiin että kestäväen kehityksen

korostukseen. Scottin (2007, 20) mukaan kasvun rajoittaminen perustui osin kansalaisaloitteisiin ja mielipiteeseen, jotka pakottivat paikallis-hallinnon rajoittamaan asumisen ja liikerakentamisen sijoittamista. Tämä toimintamalli kuitenkin kärjisti alueellisia taloudellisia eroja. Smart growth tarkoittaa kasvun hyväksymistä, mutta tietyillä ehdoilla.

## Smart growthin kaupunkirakenteelliset ideat

### Smart growthin ohjelmallinen sisältö

Yhdysvaltojen ympäristöhallinto EPA määrittelee käsitteen smart growth seuraavasti: ” ‘Smart growth’ covers a range of development and conservation strategies that help protect our natural environment and make our communities more attractive, economically stronger, and more socially diverse.” (Basic Information, What is smart growth) Tässä määrittelyssä erottuvat jälleen ympäristöä, taloutta ja sosiaalista kehitystä koskevat ulottuvuudet. Vuonna 2006 tuotettiin EPAn rahoituksella myös julkaisu *This Is Smart Growth*. Siinä smart growthin periaatteet on tiivistetty kymmeneen pääkohtaan (taulukko 1).

**Taulukko 1.** Smart growthin kymmenen periaatetta, jotka EPA:n mukaan Smart Growth Network on kehittänyt (About Smart Growth, Smart Growth Principles, This Is Smart Growth 2006). Samat periaatteet luetellaan myös Smart Growth Networkin sivuilla (Smart Growth Online, Smart Growth Network).

EPA	käännös
Mix land uses	Toimintojen sekoittaminen
Take advantage of compact building design	Tiiviin rakentamisen hyödyntäminen
Create a range of housing opportunities and choices	Vaihtoehtoisten asumismuotojen mahdollistaminen
Create walkable neighborhoods	Jalankulun suosiminen asuinalueilla
Foster distinctive, attractive communities with a strong sense of place	Omaleimaisten, houkuttelevien asuin-alueiden ja selkeän paikan tunnun suosiminen
Preserve open space, farmland, natural beauty, and critical environmental areas	Avoimen tilan, viljelysmaan, luonnonkauneuden ja herkkien ympäristöjen säilyttäminen
Strengthen and direct development towards existing communities	Kehittämisen ja vahvistamisen suuntaaminen olemassa oleville asuinalueille
Provide a variety of transportation choices	Vaihtoehtoisten liikkumismuotojen tarjoaminen
Make development decisions predictable, fair, and cost effective	Kehittämispäätösten ennakoitavuus, tasapuolisuus ja kustannustehokkuus
Encourage community and stakeholder collaboration in development decisions	Asuinalueen ja hankkeen osakkaiden yhteinen päätöksenteko kehittämisessä



Luettelomuodossa periaatteet vaikuttavat melko irrallisilta. Ne kokoa-  
vat kuitenkin yhteen paljon niistä kaupunkirakentamisen tavoitteista,  
joita viime vuosina on korostettu myös Suomessa: rakentamisessa pyri-  
tään tiiviYTEEN ja toimintojen sekoittamiseen, liikkumisessa suositaa  
yksityisautoilun vaihtoehtoja, asuntotarjontaa monipuolistetaan, asuk-  
kaiden osallistumista pidetään tärkeänä ja luonnonympäristöjä pyri-  
tään säilyttämään.

Smart growthia on myös jaoteltu teemoihin. Siitä on esimerkiksi  
erotettu kuusi pääelementtiä: *yhdyskuntasuunnittelu* maankäytön ja  
yhdyskuntarakenteen merkityksessä (planning); *liikennejärjestelyt*  
(transportation); *taloudellinen kehittäminen* (economic development);  
*asuminen* (housing); *yhteisöllisyys ja osallistuminen* (community  
development) sekä *ympäristöjen ja luonnon suojele* (natural resource  
preservation). Nämä ulottuvuudet selvitettiin analysoimalla kymme-  
nen yhdysvaltalaisen organisaation näkemyksiä. (Ye, Mandpe & Meyer  
2005, 307–309.) Tätä jakoa puolestaan voidaan tulkita esimerkiksi niin,  
että taloudellinen kehittäminen, yhteisöllisyys ja osallistuminen sekä  
ympäristöjen ja luonnon suojele liittyvät smart growthin strategiaan  
tavoitteisiin (vertaa kuva 1); yhdyskuntasuunnittelu, liikennejärjestelyt  
ja asuminen puolestaan ovat asioita, joiden kautta suunnitteluratkaisut  
tuotetaan.

Smart growthin yleisen tavoitteen, yhdyskuntarakenteen hajautu-  
misen estämisen osalta smart growthin retoriikan on katsottu perustu-  
van neljään keskeiseen väittämään:

- ”Sodanjälkeisen urbaanin kehityksen vallitsevaa muotoa voi luon-  
nehtia yhdyskuntarakenteen hajautumiseksi riippumatta sen syistä,  
kuten taloudellisista voimista, kuluttajapreferensseistä tai vääristä  
toimintamalleista.
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen voidaan määritellä maan-  
käytöksi, jonka rakentamistehokkuus on pientä ja joka on suun-  
nittelematonta, autoriippuvaa, tasakoosteista ja esteettisesti  
epämiellyttävää.
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen huonontaa ympäristön laatua,  
sosiaalista yhtenäisyyttä, julkista taloutta ja väestön terveyttä.
- Yhdyskuntarakenteen hajautumista ja sen haitallisia seurauksia  
voidaan estää toimintamalleilla, joilla edistetään yhdyskuntien tii-  
vistä kasvua, eri maankäyttötapojen yhdistämistä, pyöräilyä ja jalan-  
kulkua, julkista liikennettä, yhdyskuntien uudistamista ja maatalo-  
usmaan säilyttämistä.” (Knaap & Talen 2005, 108, suomennos M. N.)

Tämä on siis eräänlainen smart growthin ”suuri kertomus”, joka rakentaa historiallisen taustan ja rationalisoi sen kautta smart growthin agendan. Kertomusta on mahdollista kritisoida sen päätelmien osalta: missä määrin fyysinen hajautuminen esimerkiksi on syy ja missä määrin muiden ongelmien seuraus? Toinen kysymys ovat konkreettiset ratkaisut, joista new urbanismin kaltainen konservatiivinen vaihtoehto on vahvimmin liitetty smart growthiin. Taulukon 1 kymmenen periaatetta antavat joitakin suuntaviivoja käytännön ratkaisuille mutta eivät määrittele niitä tarkasti.

Chapin huomauttaa, että smart growthin kaudella on korostunut ”placemaking”, paikkojen luominen, joka on perustunut julkisten ja yksityisten resurssien yhdistämiseen (public-private partnerships) paikallisessa kehittämisessä (Chapin 2012). Tällaiset painotukset on liitetty myös uusliberalistisiin ja new public managementin pyrkimyksiin.

## Smart growth ja new urbanism

New urbanism ja perinteisiä rakennusmuotoja korostava uustraditionalismi (neotraditionalism) ovat käsitteinä synonyymeja. Käytännössä myös new urbanism ja smart growth ovat amerikkalaisessa suunnittelukäytännössä sulautuneet käsitteellisesti yhteen, kuten esimerkiksi Kanadaa käsittelevästä haastattelututkimuksesta käy ilmi. (Grant 2009.) Suuntauksilla on kuitenkin erilaiset lähtökohdat, kuten Knaap ja Talen (2005, 109–110.) huomauttavat. Smart growthin taustalla ovat ympäristönsuojelijat ja suunnittelupolitiikan edustajat, kun taas new urbanismin lähtökohdat ovat arkkitehtuurissa ja fyysisen ympäristön suunnittelussa. New urbanism ei ole myöskään sisäisesti yhtenäinen liike. Tässä mielessä new urbanism ja smart growth voidaan erottaa toisistaan, eivätkä tyylikysymykset sisälly taulukon 1 kymmeneen periaatteeseen.

New urbanismin varhaisia kohteita 1980-luvun alussa oli Seaside, lomanviettokaupunki Floridassa. Tämän jälkeen new urbanismin periaatteita sovellettiin esikaupunkeihin ja sittemmin myös ydinkaupunkialueille (ks. esim. Larsen 2005). Viimeksi mainittu käänne herätti myös epäilyjä siitä, että new urbanism uudistuksen sijasta aiheuttaisi gentrifikaatiota, vastareaktioita ja syrjäytymistä. (Sohmer & Lang 2000, 751–752.)

New urbanismin periaatteet on esitetty manifestissa *Charter of the New Urbanism*, joka laadittiin alunperin vuonna 1999 (Charter of the New Urbanism 2001). Keskeinen piirre on mittakaavallinen jako kolmeen rinnakkaisesti tarkasteltuun aihepiiriin:

- metropolin ja kaupunkien muodostamaan aluetasoon (the region: metropolis, city, and town)
- kaupunginosaan tai liikennekäytävään (the neighborhood, the district, and the corridor)
- kortteliin, katutilaan ja rakennukseen (the block, the street, and the building).

On kuitenkin väitetty, että tämä jaottelu ei vastaa new urbanismin todellista soveltamista. Vaihtoehdoksi on ehdotettu jakoa ulkoiseen estetiikkaan (aesthetic style), kaupunkisuunnitteluun (urban design) ja maankäyttöön (land use policies). Ensimmäinen tarkoittaisi erityisesti uustraditionalistista arkkitehtuuria, toinen katutilaa, julkisia paikkoja ja rakentamisen tiiviyyttä ja kolmas toimintojen, tulotasojen ja omistumuotojen sekoittamista sekä julkisen liikenteen suosimista. Ajatuksena on, että ”pinnallisimmassa” merkityksessä kyse olisi vain tyylistä, kun taas koko täydellinen soveltaminen edellyttäisi kaikkia kolmea ulottuvuutta. (Sohmer & Lang 2000, 755–757.) Rivien välistä voi lukea, että new urbanismia sovelletaan osin tyylinä välittämättä paikallisen kaupunkirakenteen toimivuudesta ja palvelujen saatavuudesta.

Yhdysvalloissa uustraditionalismin tyyllillisenä esikuvana on ollut 1920-luvun arkkitehtuuri talotyyypeineen, kapeine katuineen ja puusutuksineen. Asumistiheys on melko suuri, ja sekoittamisessa suositaan asuntojen, kaupallisten palvelujen ja julkisen rakentamisen yhdistelyä. Selvimmin uustraditionalismi painottaa monimuotoisuutta ja maankäyttötapojen sekoittamista. Rakenteen tiiviyyttä se ei tavoittele yhtä voimakkaasti kuin varhaisempi kompaktikaupungin idea, eikä siinä myöskään korosteta ekologisia ratkaisuja. (Jabareen 2006, 47.)

Uustraditionalististen yhdyskuntatyyppien tärkeä erikoistapaus on *transit-oriented development*, TOD eli julkisen liikenteen solmu-kohtiin ja liikennekäytäviin perustuva kehittäminen. Sillä on erilaisia muotoja. *Transit village* tarkoittaa julkisen liikenteen aseman ympäristön kehittämistä niin, että muodostuu myös palvelukeskittymä. *Urban village* sen sijaan on uusi tai täydentämällä syntynyt keskittymä, jossa suositaan tiivistä rakentamista sekä toimintojen, asumismuotojen ja sosiaaliryhmien sekoittamista, laadukasta ympäristöä sekä kävelyä valitsevana liikkumistapana. (Jabareen 2006, 43–44.)

Kuten David Brain huomauttaa, new urbanismin on myös katsottu sisältävän yhteisöllisyyttä korostavan sosiaalisen ohjelman, jota on

kritisoitu ”kadonneen yhteisön kaipuusta”. Tällöin ihannoidaan menneisyyden luonnollista yhteisöä, jonka ajatellaan liittyvän tietynlaiseen kaupunkiympäristöön, mutta jollaista ei välttämättä ole ollut koskaan olemassa. Tällainen idealisoitu ja usein kapea-alaisesti tietyn ryhmän intressien tai identiteetin kautta määritelty yhteisö (community) asemoituu kansalaisuuden (civility) ja sen urbaanien näyttämöiden vastakohtaksi. Määrittely voi myös jättää huomiotta sellaisen yhteisöllisyyden, joka ei perustu samanlaisuuteen vaan saavutettuihin keskinäisiin siteisiin eikä myöskään tarvitse tietynlaista ideaaliympäristöä ollakseen olemassa. Kohtaamiset ja erityisesti myös muukalaisten kohtaamiset mahdollistava kaupunkiympäristö sen sijaan on hyödyksi kansalaisuudelle. (Brain 2005, 221–226.)

Toisaalta new urbanism voidaan katsoa myös vastakohtaksi tavanomaiselle esikaupungin kehittämismallille, joka ylikorostaa toiminnallisuutta. New urbanism sen sijaan tähdentää muotoa funktion vastakohtana. Brainin mukaan new urbanismin ei tarvitse merkitä kaipuuta vanhanaikaiseen arkkitehtuuriin tai historialliseen kaupunkiin, vaikka vaarana onkin yksipuolinen käsitys ”hyvästä asuinalueesta”. New urbanismin tavoitteleva kaupunki voi olla myös yhteistyön tulos. Itse asiassa Brain esittää, että new urbanismin ja smart growthin välinen kiinteä yhteys on osin tulosta siitä, että edellinen on kypsynyt näkemyksissään ja alkanut yhä enemmän painottaa yhteisön asemesta seudullista ja myös ekologista ulottuvuutta. Yksi ilmentymä tästä on nk. *transect planning*, suunnitteluteknikka joka käsittelee siirtymää maaseudun ja kaupunkikeskuksen välillä. (Brain 2005, 227–231.) Myös MacLeod (2013, 2202–2203) on katsonut, että new urbanismin näkemykset olisivat avartuneet ja lähentyneet smart growthin ekologiisiin korostuksiin. New urbanismin keskeisen perustajan Andres Duany on jo varhain väitetty todenneen, että smart growth olisi käsitteenä pysyvämpi kuin new urbanism: ”I think the term ‘smart growth’ is going to win” (MacLeod 2013, 2203, viitaten Duany haastatteluun toisessa lähteessä vuonna 2001).

Lisäksi on muistettava, että new urbanismin synty ajoittui arkkitehtuurin postmodernin tyyliuunnan yleistymiseen. Amerikkalainen tyylikäsitys poikkeaa jossain määrin eurooppalaisesta, eikä erilaisiin tyyliilainoihin suhtauduta yhtä vakavasti. Esimerkiksi San Diegon 1900-luvun alkupuolen rakentamisessa on suosittu meksikolaisia ja espanjalaisen siirtomaatyylin korostuksia, jotka ovat edelleen suosiossa.

## Seudullinen ulottuvuus

Smart growthin periaatteissa ei suoraan kuvata seudullista rakennetta, mutta monet smart growthin tavoitteista edellyttävät kaupunkia laajempaa tarkastelua. Tällaisia ovat esimerkiksi kasvualueiden rajaaminen ja niiden ulkopuolisen kasvun rajoittaminen sekä seudulliset liikennematkaiset (Downs 2005). Maa-alan ja erityisesti yksityisesti omistetun maan säästäminen rakentamiselta on korostunut smart growthissa, sillä siitä vallitsee usean intressiryhmän välinen yhteisymmärrys, toisin kuin monista muista periaatteista. Säilyttämisellä tähdätään toisaalta puistojen, vihervyöhykkeiden ja luontoreittien luomiseen, toisaalta viljelymaan ja siihen liittyvien luonnonympäristöjen säilyttämiseen. Keinona ovat usein yksityiset säätiot tai rahastot, koska maankäytön pysyvä säätely esimerkiksi kaavoituksen keinoin koetaan Yhdysvalloissa liian epävarmaksi. (Daniels & Lapping 2005)

Smart growthista poiketen new urbanism määrittelee suoraan suunnittelun kolmitasoisien mittakaavahierarkian. Ylimmän tason mittakaavana ylittää metropolialueesta (region) asutuskeskukseen, keskimäinen käsittelee asuinalueita, vastaavan tapaista toiminnallista aluetta (district) tai tällaisten alueiden välistä yhdyskäytävää (corridor, esimerkiksi katu, raideyhteys tai parkway), ja alin taso keskittyy kortteliin, katuun ja yksittäiseen rakennukseen. (Charter of the New Urbanism 2001.) Tässä new urbanism sitoutuu metropoliseutuun taloudellisenä yksikkönä, jonka olennainen suunnitteluongelma on liikenne. Vastavasti tavoitteena on vähentää riippuvuutta henkilöautosta. New urbanism tähdentää olemassa olevan kaupunkirakenteen kehittämistä ja tarvittaessa täydentämistä alueellisesti eheällä tavalla. Mikäli uutta erillistä asutusta tarvitaan, senkin tulisi muodostaa selkeitä pikkukaupunkeja ja kyliä. Asutuskeskuksen sisällä tärkeimmän suunnitteluyksikön muodostaa asuinalue (neighborhood), jonka tulisi olla kompakti, kävelyetäisyyksiä suosiva ja toiminnoiltaan sekoittunut. Tarjolla tulisi olla erilaisia ja -hintoisia asumismuotoja. Hallinnolliset, institutionaaliset ja kaupalliset palvelut tulisi sijoittaa asuinalueille. Liikkumisessa tulisi suosia autoilun vaihtoehtoja. Viime kädessä yhteisen tilan toimivuus ja turvallisuus perustuvat yksittäisten rakennusten ja katutilan suunnitteluun.

New urbanismin aluekäsitely korostaa rajojen merkitystä: metropolialueella tulisi olla topografiasta ja maantieteellisistä ominaispiirteistä johdetut rajat, kaupungin ja maaseudun rajan tulisi olla selkeä, ja myös

suljetun katutilan ihanne korostaa rajautumista. Kaupungin ja maaseudun välinen selkeä jako on säilytettävä, eikä maaseutu ei ole ainoastaan metropolin lievealuetta, vaan sillä on oma itsenäinen ja välttämätön olemuksensa kaupungin vastakohtana: "Farmland and nature are as important to the metropolis as the garden is to the house". (Charter of the New Urbanism 2001, 2.) Nämä tavoitteet liittyvät luonnollisesti yhdyskuntarakenteen hajautumisen (urban sprawl) vastustamiseen. Kiinnostava kysymys muodostuu siitä, miten idea selkeästä maaseudusta voisi liittyä eurooppalaiseen "välikaupunkiin".<sup>1</sup> Ainakaan Charter of the new urbanismin perusteella maaseudun luonnetta ei ole käsitetty erityisen kulttuurisesti vaan pikemminkin naturalistisesti, olettaen maaseudun ja luonnonmaiseman olevan sellaisinaan olemassa.

Myös smart growth on käsitetty suoranaiseksi seutusuunnittelun sovellukseksi, koska yhdyskuntarakenteen hajautuminen voidaan ymmärtää seudulliseksi ongelmaksi, ja smart growthin toimintamallit ovat osin seudullisia. Marylandin osavaltion varhaisesta kokeilusta on päätelty, että tarvitaan useita samanaikaisia toimintaohjelmia, kuten investointien suuntaamista, paikallista ja laajempaa alueellista kaavoitusta (planning, zoning) sekä suunnitteluyhteistyötä. (Daniels 2001.)

Erityisesti smart growth on liitetty amerikkalaisen alue- l. seutusuunnittelun uusimpaan, metropoleja korostavaan vaiheeseen, jota on kutsuttu nimellä new regionalism.<sup>2</sup> Sille on tyypillistä myös urbaanin muodon korostaminen. Smart growth edustaisi tällöin tietynlaista paikallisista oloista lähtevää pragmaattista strategiaa, jolla seudullista kestävyyttä pyritään toteuttamaan. On kuitenkin vaikea hallita smart growthin kasvustrategiaa markkinoiden aiheuttamassa paineessa. Voidakseen ohjata metropolialueen kehitystä strategian on kyettävä muuttamaan instituutioita ja luomaan konsensusa. Esimerkiksi San

<sup>1</sup> Välikaupunki viittaa Thomas Sievertsin käsitteeseen *Zwischenstadt*, jossa monet hajautuneet keskukset korvaavat verkostomaisesti aiemman toiminnallisen keskuksen ja yhdessä muodostavat kaupungin. Syntyy eräänlainen kaupunkisaaristo, jossa avoin tila toimii sitovana elementtinä. Välikaupungissa korostuu systeemisyyden verrattuna perinteisiin kaupunkitiloihin, jolloin myös sosiaalisista suhteista muodostuu ambivalentteja kaupungin tilallisiin järjestelyihin nähden. Sieverts 2003, 26, 49, 69–70.

<sup>2</sup> E. W. Soja jakaa seutusuunnittelun kolmeen pääjaksoon: luonnonvarojen käyttöä korostaneeseen *resource development* -vaiheeseen (1920–1950), kasvukeskuksia korostaneeseen *welfare regionalism* -vaiheeseen (1950–1980) sekä globalisaation ja uusliberalismin siivittämään *entrepreneurial regionalism* -vaiheeseen (1980 jälkeen). *New regionalism* tarkoittaa seutusuunnittelun uudenlaista korostumista erityisesti vuoden 2000 jälkeen. Sille on tyypillistä mm. globalisaatio ja teknologisia innovaatioita korostava nk. uusi talous, kansallisvaltioiden aseman heikkeneminen ja suurkaupunkien rakenteellinen uudistuminen. Viimeksi mainittu on vaikuttanut myös alueelliseen kaupungistumiseen. (Soja, 2009.)

Franciscon alueella tässä on osaksi onnistuttu, vaikka myös osavaltion rooli on merkittävä hallintoa uudistettaessa. (Scott 2007.)

## Smart growthin kritiikkiä

Smart growthin ohjelmaa on toki kritisoitu. Osa kritiikistä ei kuitenkaan kohdistu yksittäisiin periaatteisiin vaan niiden välisiin ristiriitoihin ja toisaalta käytännön toteutusmahdollisuuksiin.

Smart growthin avulla pyritään säilyttämään avoin ja luonnonvarainen tila (open space). Mapesin ja Wolchin (2011, 114–115) mukaan uudisalueilla ”avoin tila” tarkoittaa kuitenkin usein vain rakentamattomaksi jätettyä maa-alaa, jonka ympäristöarvo ei välttämättä ole kovin suuri. Avoimen tilan markkinointi muistuttaakin 1950-luvun esikaupunkien mainostamista, urbaanien mukavuuksien läheisyyttä maaseutumaisessa ympäristössä. Keskeisenä ongelmana on kestävyiden muodostuminen rakentajien, ympäristötahojen ja paikallisten viranomaisten vaatimusten kompromissina.

Esimerkkinä smart growthin jäämisestä pinnalliseksi on markkinoinnissa käytetty ilmaus ”pedestrian-friendly”, joka sivuuttaa syvemmän kysymyksen autoriippuvuuden vähenemisestä. Jalankulun suosiminen saattaa viitata pikemminkin alueen yhteisöllisyyden kuin liikkumismuotojen korostamiseen. Toteutusten innovatiivisuus osoitetaan mielellään palkinnoilla, mutta niiden kestävyttä ei seurata pitkäjänteisesti. Myös vaiheistettu rakentaminen ja esimerkiksi infrastruktuurin toteuttamisen aikataulu vaikuttavat merkittävästi lopputulokseen. Kestävyiden mittaamiseen tarkoitettut sertifikaatit eivät välttämättä ratkaise ongelmaa. LEED-ND-luokitusjärjestelmä (Leadership in Energy and Environmental Design for Neighborhood Development), jonka pilottivaihe alkoi vuonna 2007, ei ota huomioon aikaulottuvuutta eikä myöskään kestävyteen vaikuttavaa hankkeen laajuutta. (Mapes & Wolch 2011, 106–108, 113.)

Smart growthin yhteydessä onkin puhuttu ”vaaleanvihreästä” ekologisuudesta, vastakohtana ekologisuuteen vakavammin suhtautuva ”tummanvihreä”. Krueger ja Gibbs epäilevät myös, että vahvan markkinoihin tukeutumisen vuoksi smart growthin tavoitteet ja toteutuskeinot voivat olla ristiriidassa keskenään. Pahimmillaan smart growth voi perustua urbaanin elämäntavan fetisointiin. Se tarjoaa vaihtoehdon rakentamattoman maan kulutukselle mutta ei puutu kulutuksen ongelmiin sinänsä. (Krueger & Gibbs 2008, 1272; Mapes & Wolch 2011, 116.)

Ye, Mandpe ja Meyer (2005, 307) korostavat potentiaalista ristiriitaa, joka syntyy smart growthin pyrkimyksestä yhdistää taloudellinen kasvu ja ympäristönsuojelu. Tällöin nimenomaan suunnittelun (planning) olisi ratkaistava niiden väliset konfliktit, ja siksi smart growthilla on toimenpiteitä ohjaavana suuri merkitys. Mikään intressitaho ei voi sulkea taloudellisen kasvun ongelmaa pois muttei myöskään sivuuttaa suunnittelun merkitystä. Helpointa on saavuttaa yksimielisyys sekoituneen maankäytön periaatteesta ja tiiviin rakentamisen haittojen välttämisestä.

Smart growthille ei aina ole helppo saada poliittista tukea Yhdysvalloissa. Anthony Downs katsoo, että monet tavoitteista edellyttävät toteutuakseen perinteisempiä poliittisia ohjauskeinoja, jotka eivät houkuta amerikkalaisia äänestäjiä. Esimerkiksi rakentamattoman maan käytön rajoittaminen, taajamarakenteen tiivistäminen ja kohtuuhintaisen asumisen tuottaminen eivät todennäköisesti tule menestymään, ellei valtaa siirretä paikalliselta alueelliselle tasolle. Näin on yleensä tapahtunut vain osavaltiotasoisissa kriisitilanteissa. Ilman tällaista vallan siirtoa smart growthin toteuttamiselta puuttuu hallinnollinen perusta. (Downs 2005.)

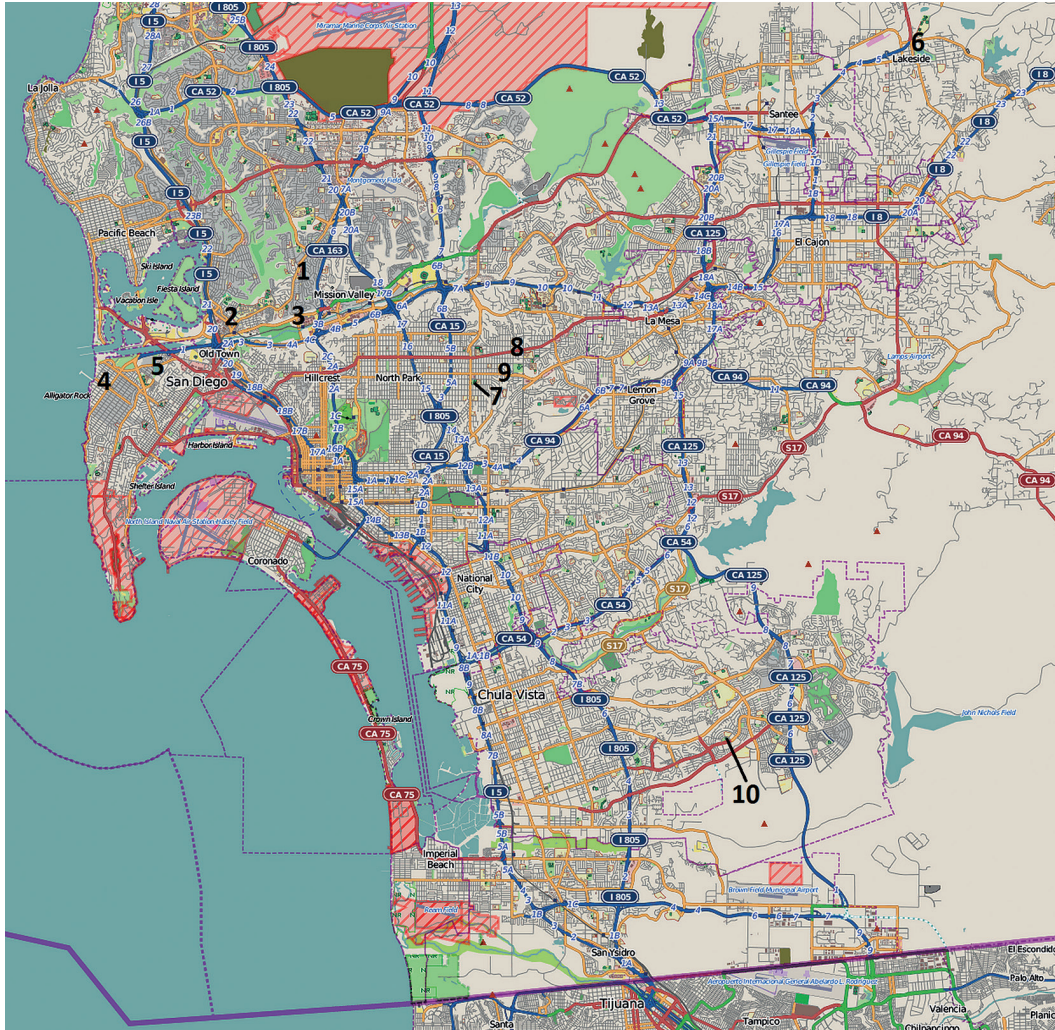
Chapin suhtautuu kuitenkin melko optimistisesti smart growthin mahdollisuuksiin, koska smart growth tarjoaa ratkaisumahdollisuuksia moniin kysymyksiin, joita ovat taloudellinen taantuma, ilmastonmuutos, energialähteiden monipuolistaminen ja lähiruoka. Tällöin smart growthin olisi kuitenkin keskityttävä tukemaan taloudellista kehitystä, missä aikaisemmat kasvupolitiikat eivät ole onnistuneet. (Chapin 2012, 11.)

## Smart growthin toteuttaminen San Diegon alueella

San Diego kaupunki sijaitsee Kalifornian lounaisnurkassa Meksikon rajalla ja kuuluu San Diegon piirikuntaan (County of San Diego). San Diegon kaupungin väkiluku on noin 1,3 miljoonaa henkeä ja maapinta-ala noin 325 neliömailia (842 neliökilometriä). Piirikunnan väkiluku on kokonaisuudessaan noin 3,1 miljoonaa henkeä. Piirikunta rajautuu lännessä Tyneenmereen, etelässä Meksikoon (Baja California) ja pohjoisessa ja idässä Orangen, Riversiden ja Imperialin piirikuntiin. Väestöltään San Diego on monimuotoinen ja myös Kalifornian toiseksi



suurin kaupunki Los Angelesin (n. 3,8 milj.) jälkeen. Kaupunki on viime vuosikymmeninä kasvanut nopeasti, mutta kasvu on hidastunut, osaksi rakennusmaan puutteen ja suhteellisen korkeiden asumiskustannusten vuoksi.<sup>3</sup>



**Kuva 2.** San Diegon kaupunkialue, johon on numeroilla merkitty jäljempänä tarkasteltuja kohteita. 1: Linda Vista, 2: Morena / Linda Vista, 3: Fashion Valley, 4: Ocean Beach, 5: West Point Loma Boulevard, 6: Lakeside, 7: City Heights Library, 8: El Cajon Boulevard (itä-länsisuuntainen), 9: University Avenue (itä-länsisuuntainen), 10: Otay Ranch Village One. (Pohjakartta: openstreetmap.org ja opendatacommons.org, © OpenStreetMap contributors.)

<sup>3</sup> State & County QuickFacts; City of San Diego General Plan 2008, Introduction. Koko Kalifornian väestö on n. 38 miljoonaa henkeä. (San Diegon luvut ovat United States Census Bureau tilastoista; San Diegon kaupungin General Planissa mainitut väkiluku ja pinta-ala ovat hieman suurempia.)

## Regional Comprehensive Plan (RCP)

Kaliforniassa seutusuunnittelua tehdään kahdesta lähtökohdasta, joko alueellisen piirin (regional planning district) tai itsenäisen, osapuolien välisellä sopimuksella (joint powers agreement) perustetun suunnitteluelimen toimesta. San Diegon metropolialueella sovelletaan jälkimmäistä mallia. SANDAG eli San Diego Association of Governments on organisaatio, joka edustaa 18 kaupunkia ja San Diegon piirikuntaa. (Meck 2002, 6–105 – 6–106.) Kalifornia kuuluu Havaijin, Oregonin ja Floridan ohella niihin USA:n osavaltioihin, jotka ovat velvoittaneet kaupunkinsa noudattamaan kasvua rajoittavaa politiikkaa, Kalifornia jo vuodesta 1965 (Anthony 2008).

San Diegon viimeisin seutusuunnitelma (RCP eli Regional Comprehensive Plan) on vuodelta 2004. Tuolloin suunnittelualueen väkiluku oli noin kolme miljoonaa, ja asunnoista 62 prosenttia oli rakennettu vuoden 1970 jälkeen. Suunnitelman yhteenvedossa huomautetaan väestöä koskevista muutoksista. Etninen kirjo on runsastunut ja väestö on ikääntynyt. Myös elämäntavat ovat muuttuneet ja vastaavasti asumisen tarpeet. Monet pariskunnat ovat lasten lähdettyä muuttaneet esikaupunkien suurista taloista keskusta-alueiden kerrostaloihin. Yksinhuoltajia on aiempaa enemmän. Vuoteen 2030 mennessä väestön ennustetaan kasvavan 37 prosenttia mutta asuntojen määrän vain 30 prosenttia. Siksi hintojen arvioidaan kohoavan, jolloin pienipalkkaiset ryhmät (esimerkkeinä on mainittu opettajat, poliisit ja kaupan työntekijät) joutuisivat hakeutumaan syrjäisemmille alueille. Lisäksi nykyisten suunnitelmien mukaan yli 90 prosenttia asuinalueista rakennettaisiin omakotivaltaisesti niin, että asuntoja olisi korkeintaan yksi eekkeriä kohden (maa-alaa olisi yli 4 000 m<sup>2</sup>/asunto). Uudisalueiden asuinrakennuksista vain seitsemän prosenttia olisi monen perheen taloja. Näköpiirissä on siis selkeitä uhkakuvia, joista vakavimmat ovat

- käytettävissä olevan vapaan tilan väheneminen
- asumisen kallistuminen ja asumisvaihtoehtojen väheneminen erityisesti väljän rakentamisen vuoksi
- asumisen ja työpaikkojen välille syntyvä epäsuhta, koska asuntojen määrä ei lisäänny kasvua luovien työpaikkojen tahdissa ja asuinalueiden kasvava etäisyys työpaikoista lisää liikennettä
- ympäristön pilaantuminen kun työmatkat pitenevät, energiantarve lisääntyy ja vesistöjen valuma-alueille rakentaminen lisää hulevesiä ja huonontaa vesivarojen laatua. (*Regional Comprehensive Plan for the San Diego Region: Executive Summary* 2004.)

San Diegon alueen seutusuunnitelman kunnianhimoisena tavoitteena on uudistaa puolen vuosisadan mittainen suunnitteluperinne, jonka tulokset näyttävät jatkuvan kasvun vallitessa kestävämmiltä. Ratkaisun kaksi pääkohtaa ovat kestävyys (sustainability) ja smart growth. Kestävyys on jäsenneily vakiintuneella tavalla talouden (economy), ympäristön (environment) ja yhteisöllisten tarpeiden (community needs) ulottuvuuksiin. Kestävyyden periaatteet on myös tiivistetty ”kolmeen e:hen”, *economy*, *environment* ja *equity*, joista viimeinen voitaneen suomentaa oikeudenmukaisuudeksi ja tasapuolisuudeksi. Smart growth puolestaan pyrkii ratkaisemaan jatkuvasti laajenevan infrastruktuurin ja uusien maa-alueiden tarpeen ongelman. Pääajatuksena on tiivistää taajamarakennetta niin, että muodostuu jalankululle sopivaa kaupunkitilaa. Näin säästetään maaseutua ja luonnontilaisia alueita ja houkutellaan investointeja nykyisille kaupunkialueille. Tavoitteena on myös lisätä asumisen ja liikkumisen vaihtoehtoja ja työpaikkojen saavutettavuutta. Kehitettäviä kohtia ovat varsinkin liikennesolmut sekä keskusta- ja kaupan alueiden toiminnalliset keskittymät. Uusilla asuinalueilla suositetaan tiiviyyttä, toimintojen sekoittuneisuutta ja jalankulkua. Asuminen ja työpaikat pyritään tuomaan lähelle toisiaan ja julkisen liikenteen ääreen. (*Regional Comprehensive Plan for the San Diego Region: Executive Summary* 2004.)

Näiden tavoitteiden toteuttamiseksi suositellaan kolmikantaista suunnittelumallia. Ensinnäkin tunnistetaan sellaiset kehittämiskohde-  
teet, *smart growth opportunity areas*, joissa liikenteen ja maankäytön yhdistäminen voidaan toteuttaa smart growthin periaatteiden mukaisesti. Toiseksi liikenne ja maankäyttö ovat avainnäkökulmia, joiden tehtävänä on ohjata joukkoa muita maankäytön suunnitteluprosesseja (koulutus, energia, vesihuolto, yhdyskuntajäte, hule- ja jätevedet sekä rakentamisen ulkopuolelle jäävät alueet). Kolmanneksi kiinnitetään huomiota yhteistyöhön, jotta liikenteen ja maankäytön yhteys toteutuisi sekä paikallisesti että seudullisesti liikennehankkeissa, yksittäisissä kehittämiskohteissa ja seudullisissa osa-alueiden suunnitelmissa. (*Regional Comprehensive Plan for the San Diego Region: Executive Summary* 2004, 4–5.)

Seutusuunnitelma esittää smart growth alueille hierarkkisen luokittelun, jonka seitsemän luokkaa ovat:

- *metropolitan center* (San Diegon piirikunnassa San Diegon keskusta)
- *urban center*, joka tarkoittaa pienempää kaupunginosakeskusta



- *town center*, vielä pienempi keskittymä, esimerkiksi pikaraitiotien pysäkin ympäristö
- *community center*, jollainen saattaa sijaita esimerkiksi kaupungin-osan paikalliskeskittymänä
- *transit corridor* eli julkisen liikenteen käytävä, jonka runkona voi olla esimerkiksi merkittävä katu
- *special use center*, esimerkiksi yliopiston kampus
- *rural community* eli maaseututaajama.

Liikennekäytävää lukuun ottamatta kyse on siis eritasoisista keskuksista. Jokaisen keskustyyppin suunnitteluperiaatteena on jalankulun ja julkisen liikenteen huomioon ottaminen. Julkisen liikenteen vaatimus ei kuitenkaan koske samalla tavalla viimeistä ryhmää eli maaseudun ympäröimiä keskuksia. Regional comprehensive planiin sisältyy smart growth concept map eli kartta, joka kuvaa smart growthin luokkia vastaavat kehittämiskohteet San Diegossa ympäristöineen. Osa kartasta on esitetty kuvassa 3.

#### Smart Growth Concept Map

January 27, 2012

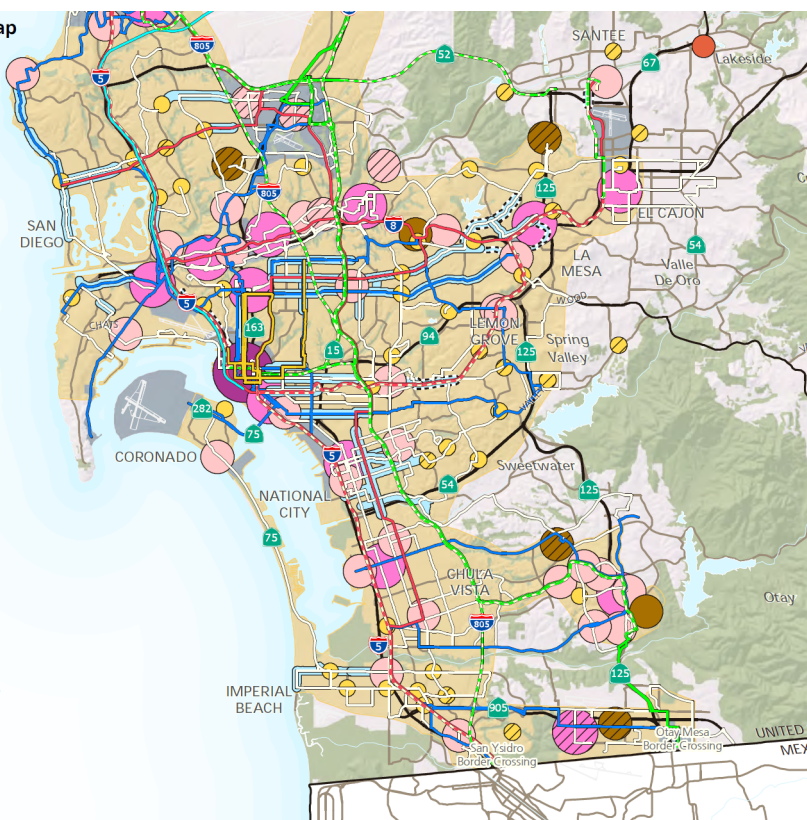
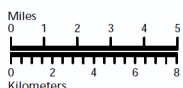
##### Smart Growth Areas

- Existing/Planned
- Potential
- Metropolitan Center
- Urban Center
- Town Center
- Community Center
- Rural Village
- Special Use Center
- Mixed Use Transit Corridor

##### 2050 RTP Transit Network

- Coaster
- Light Rail Transit (LRT)
- Express LRT
- Bus Rapid Transit (BRT)
- Peak BRT
- Rapid Bus
- Shuttle/Streetcar
- High Frequency Local Bus

- Conserved or Proposed Habitat Lands
- Existing Major Employment Areas
- Urban Area Transit Strategy Boundary



**Kuva 3.** Smart growth concept map, osa. (Julkaistu San Diego Association of Governmentsin luvalla. Partial reproduction of the Smart Growth Concept Map by courtesy of SANDAG.)

## San Diego General Plan 2008 – ”City of Villages”

San Diegon yleissuunnitelma tai kaava on vuodelta 2008, ja siihen on tehty vähäisiä täydennyksiä vuosina 2010 ja 2012. General planiin sisältyvät aihealueina muun muassa suunnittelun yleinen strategia, maankäytön suunnittelu, liikenteen suunnittelu, kaupunkisuunnittelu urban designin merkityksessä sekä talouden edistäminen. Suunnitelman alaotsikkona ja samalla yleisen strategian nimenä on ”City of Villages”. Strategia noudattelee smart growthin periaatteita siinä, että kasvu suunnataan keskittymiin, joissa on sekoittuneita toimintoja ja jotka suosivat jalankulkua sekä ovat yhteydessä alueelliseen julkisen liikenteen verkkoon. Village eli ”kylä” tarkoittaa strategiassa yhdyskunnan keskusta, joka yhdistää näistä lähtökohdista asumista, julkisia ja yksityisiä palveluja ja työpaikkoja. Nämä keskukset ovat yksilöllisiä sijaintinsa mukaan, ja ajan myötä seudullisen julkisen liikenteen tulisi verkottaa ne keskenään. (*City of San Diego General Plan 2008: Strategic Framework.*)

Kuten edellä on todettu, käsite urban village tarkoittaa myös yhtä new urbanismin yhdyskuntamallia. Liittymistä new urbanismiin voi arvioida myös muun sisällön perusteella. Yleissuunnitelmassa määritellään esimerkiksi kaupunkisuunnittelun visuaaliset tavoitteet. Arkkitehtuurin osalta korostetaan muun muassa sopeuttamista ilmastoon ja topografiaan; urbaania mittakaavaa, suhteita ja materiaaleja; rakennusten yksilöllisiä piirteitä; visuaalisesti kiinnostavaa ja vaihtelevaa ympäristöä julkisivuineen ja kattomuotoineen sekä sovittamista ympäröiviin rakennuksiin. (*City of San Diego General Plan 2008: Urban Design Element, 9–10.*)

Village on San Diegon yleissuunnitelmassa verkostomaisen kaupunkisysteemin yhdyskunnan sisäinen yksikkö, jonka koko voi vaihdella. Yleissuunnitelman paikkahierarkia onkin laadittu hieman eri tavalla kuin seutusuunnitelman, ja uutena elementtinä siinä on useita kyliä yhdistävä työssäkäyntialue:

- *downtown* eli tässä tapauksessa San Diegon keskusta
- *subregional employment area* eli seudun sisäinen työssäkäyntialue, esimerkkinä San Diegon jokilaakson muodostama urbaani kokonaisuus (Mission Valley, Morena ja Grantville)
- *urban village center*, joka tarkoittaa vilkasta urbaania keskittymää työssäkäyntialueen sisällä
- *community & neighborhood village center*, edellistä paikallisempi keskittymä

- *transit corridor*, liikennekäytävä, jonka varrella on kaupallisia palveluita, pienyrityksiä, ravintoloita ja asuntoja ja jossa julkinen liikenne on tiheää ympäristön suosiessa myös jalankulkua. (*City of San Diego General Plan 2008: Land Use and Community Planning Element*, 6–7.)

Talouden ulottuvuus tulee tässä jaottelussa näkyviin. Taloutta koskevassa osiossa täsmennetään vielä työssäkäyntialueiden kehittämistä. Alueisiin sisältyvät myös mainittu Mission Valleyn, Morenan ja Grantvillen alue, ydinkeskusta sekä kaksi edellistä yhdistävä Midwayn – Pacific Highwayn kaistale. Tämä puolestaan kuuluu kaupunkiuudistuksen keskeisiin alueisiin. Tarkemmin käsitellään myös kaupalle varattujen alueiden käytön tehostamista ja täydennysrakentamista sekä useita muita taloudellisen toiminnan kysymyksiä. (*City of San Diego General Plan 2008: Economic Prosperity Element*.)

Kylän olennaiseksi piirteeksi esitetään yksilöllisyys ja paikallisuus, jolloin kiinnitetään huomiota myös ympäristön laatuun, houkuttelevuuteen ja esteettömyyteen. Alueiden edellytyksiä kehittyä kyliksi arvioidaan paikallisten piirteiden perusteella. Niihin sisältyvät puistot, paloasemat, julkisen liikenteen reitit sekä nykyiset tai paikallisissa suunnitelmissa esitetyt maankäyttötavat. Tällä tavalla erottuu vyöhykkeitä, joista voi tässä erityisesti mainita San Diego jokilaakson (Mission Valleyn suunnittelualue) kohteet, jotka jäävät suurelta osin Green Line pikaraitiotiereitin varrelle, sekä ruutukaava-alueelta University Avenuen ja El Cajon Boulevardin piirissä olevan itä-länsisuuntaisen nauhan. (*City of San Diego General Plan 2008: Land Use and Community Planning Element*, 8–9.)

Kylän ja kaupunginosan suhde ei selvästi ilmene general planista. Kaupunkisuunnittelua koskevassa dokumentissa on oma osio asuin-kaupunginosille (neighborhoods, residential design). Toisaalta kylämaisyys on general planissa liitetty sekä itsenäisiin keskuksiin että yhtenäisen kaupunkialueen osiin. Kylille on omistettu toinen kaupunkisuunnittelun osio, jossa korostetaan sekoittunutta käyttöä ja liiketoimintoja. Siihen kuuluu myös San Diegon pääkatujen kehittämisohjelma, Main Street program<sup>4</sup>. (*City of San Diego General Plan 2008: Urban Design*

<sup>4</sup> Main Street program on nimi kehittämisohjelmalle tai konseptille, jossa kaupunginosia kehitetään paikallisen organisoitumisen, imagon parantamisen, ympäristön suunnittelun ja taloudellisen uudelleenorganisoinnin avulla. Ohjelman taustalla on National Trust for Historic Preservation -niminen organisaatio, joten ohjelmalla on myös rakennussuojelun näkökulma. (<http://www.preservationnation.org/main-street/about-main-street/>, luettu 2014-03-05.) San Diego on länsirannikon ensimmäinen kaupunki, joka toteuttaa Main Street -ohjelman (*City of San Diego General Plan 2008: Urban Design Element*, 20).

*Element*, 16–25.) Osia San Diegon keskisestä ruutukaava-alueesta onkin merkitty kaikkein vahvimmin kylämäisyyttä tukevaan luokkaan. Tämä on kiinnostavaa siltä kannalta, että suomalaisen lähiökehittämisen lähtökohtana on pitkälti ollut asuinalueiden alueellinen erillisyys, joka taas on tulosta lähiöiden rakentumisesta. Esikaupunkien sulautuminen yhtenäisemmäksi vyöhykkeeksi edellyttää kuitenkin paikallisuuksien havaitsemista myös siellä, missä fyysiset rajat ovat epäselviä.

## San Diegon haastava infrastruktuuri

Ennen kohde-esimerkkejä on hyödyllistä kuvata yleisesti San Diegon kaupunkialueen luonnetta, erityisesti rakentamistapaa ja tiheyttä sekä liikennettä. Kaupunki on rakennettu luonnonmuodoiltaan monipuoliselle alueelle. Tyypillisiä ovat vaihtelevat vesialueet, laaksot, kanjonit ja pöytämäiset kukkulat eli mesat. General plan korostaakin kaupungin luontoarvoja suunnittelun lähtökohtana, mutta tällöin tarkoitetaan erityisesti jalankulkua ja ulkoilua. General planin tavoitteena on uudistaa merkittävästi aiemmin syntynyttä kaupunkirakennetta ja sen esteettisiä periaatteita. Toisaalta varsinkin 1900-luvun alkupuolen rakentamista pidetään laadukkaana. (*City of San Diego General Plan 2008: Urban Design Element*, 3–4.)

Kun ottaa huomioon, miten vesistöt ja luonnonmuodot jakavat San Diegon kaupunkia osiin, on oikeastaan hämmästyttävää, miten mekaanisesti toteutettuun ruutukaavaan suuri osa kaupungista perustuu. Esimerkiksi Ocean Beachin alueella, joka on yksi keskusta-alueen attraktioista ja suositun surffausrannan äärellä, korttelialue jatkuu aina mutkittelevan ja jyrkästi laskevan rantatörmän reunalle. Reunaa ei kuitenkaan ole hyödynnetty julkisena katutilana. Katujen linjauksissa ei myöskään ole otettu huomioon maaston korkeuseroja. Ruutukaavasta poikkeavilla alueilla, jotka ovat usein hyvin kukkulaisia, kadut voivat myötäillä maastoa, mutta lopputulos on hahmoton ja läpiajoreittejä muodostuu niukasti. Erilaisten alueiden lomaan jää katkoksia ja epämääräisesti suunniteltua katuverkostoa. Myös merkittävä osa korkeaa ydinkeskustaa ympäröivästä korttelirakenteesta on tehotonta ja jättää runsaasti epämääräistä joutomaata. Tällaisia läpiurbanisoituneita mutta tehottomia tai suunnittelemattomia alueita onkin otettu kaupunkiuudistuksen kohteeksi.



**Kuva 4.** Väljää kaupunkirakennetta lähellä San Diegon keskusta-alueita. Rosecrans Street.

Keskustavyöhykkeen liikennneratkaisu muodostuu eräässä mielessä kahdesta ”tasosta”. Alempana on melko pienipiirteinen katuverkko ruutukaavoineen. Suurempaa mittakaavaa ja pitkälti myös kaupungin näkyvää ilmettä vallitsevat keskustaan tulevat ja kaupungin halkaisevat valtatiet eritasoliittymineen. Ne jakavat korttelirakennetta melko mielivaltaisiin osiin ja vievät lisäksi merkittävän pinta-alan. Paikoin tiet on nostettu pilarien päällä, jolloin ne monikaistaisina varjostavat laajojakin alueita, eikä alle jäävää maa-alaa ole käytetty kovin tehokkaasti (toisinaan sitä on käytetty pysäköintiin). Valtatiet ovatkin korostuneen teknologista infrastruktuuria. Hyvä esimerkki tiestön piittaamattomuudesta on San Diegon jokilaakso, jota lukuisat sillat halkovat eri suunnissa, tasoissa ja kaltevuuksissa.

Kun palvelurakenne on hajautunutta, liikennejärjestelyt puutteellisia ja välimatkat suhteellisen pitkiä, jalankulku ja pyöräily eivät ole kovin houkuttelevia liikkumismuotoja. Sääolot ovat kuitenkin suotuisat, sillä San Diego sijaitsee 32. leveyspiirillä ja Tyynimeri tasoittaa ilmastoa. Pyöräilyä ja jalankulkua edistävään infrastruktuuria onkin ryhdytty kehittämään osana smart growth -strategiaa. San Diego on panostanut myös julkiseen liikenteeseen, joskin kokonaisuus on vielä puutteellinen verrattuna esimerkiksi San Franciscoon tai Los Angelesin nopeasti kehittyneeseen metro- ja bussiverkostoon. Esimerkiksi Downs (2005, 372) on katsonut, etteivät San Diegon, San Josen, Denverin ja Dallasin pikaraitiotiet ole vähentäneet liikenteen ruuhkautumista. Hänen mukaansa smart growthin mahdollisuudet estää liikenneruuhkia ovat yleisemminkin rajalliset.



San Diegon kaupunkiliikennettä hoitaa liikennelaitos MTS (Metropolitan Transit System). Verkko koostuu pääosin bussilinjastosta, jonka lisäksi on rakennettu ”Trolley” eli light rail, pikaraitiotie joka koostuu kolmesta melko pitkästä linjasta (Green, Orange ja Blue Line). Kulkuneuvoihin saa ottaa mukaan polkupyörät, ja bussien edessä on niitä varten teline. Esteettömyyteen on kiinnitetty paljon huomiota, ja ratkaisut vaikuttavat toimivilta. Julkinen liikenne on myös suhteellisen edullista<sup>5</sup>. Toisaalta etenkin bussit ovat melko hitaita, ja linjojen aikataulut on sovitettu toisiinsa huonosti. Bussiliikennettäkin pyritään kuitenkin kehittämään, esimerkiksi nopeita bussiyhteyksiä (BRT) on suunniteltu toteutettavaksi moniin kohteisiin (*Smart growth concept map site descriptions*).

Village-strategia muuttaisi paikallista infrastruktuuria, koska tavoitteena on muodostaa toiminnallisesti ja sosiaalisesti itsenäisiä jalan kuljettavia yksiköitä. Kunkin villagen julkiset tilat voisivat vaihdella yksilöllisesti, mutta niihin kuuluisi esimerkiksi julkisia puistoja ja aukioita, yhteisöllisiä kokoontumistiloja, oleskeluun ja erilaiseen aktiiviseen käyttöön tarkoitettuja ulkotiloja sekä ravintola- ja toripalveluja (*City of San Diego General Plan 2008: Land Use and Community Planning Element*, 6–11). Jokaiseen ”kylään” pyritään suunnittelemaan olennaiset julkiset paikat, kuten aukiot tai torit, ja lisäksi tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan julkisia rakennuksia. Tällaisia ovat oikeustalot, kirjastot, postitoimistot ja asukastalot (*City of San Diego General Plan 2008: Urban Design Element*, 27–29).



**Kuva 5.** San Diegon pikaraitiotie Green Linen varrelta. Old Town Transit Center.

<sup>5</sup> Keväällä 2013 tavallinen bussilippu maksoi 2,25 dollaria, päiväpassi 5 dollaria ja 30 päivän kausilippu 72 dollaria (vastaavasti n. 1,70 e, 3,80 e ja 55 e).

## Esimerkkejä smart growth kehittämiskohteista

### Linda Vista (town center)

Linda Vista kuuluu San Diegon niin kutsuttuihin first ring tai inner ring -lähiöihin (käsitteen sisällöstä tuonnempana). Alueen keskus sijaitsee hieman Green Line -pikaraitiotien pohjoispuolella lähellä Morena/Linda Vistan sekä Fashion Valley'n pysäkkejä (ks. kuva 2). Kaikki nämä kuuluvat Mission Valley'n suunnittelualueeseen. Pikaraitiotien lisäksi niitä yhdistää valtatie Interstate 8. Linda Vistan alueella asui vielä 1980- ja 1990-luvuilla pääasiassa vietnamilais- ja hmong-taustaista väestöä. Ajatuksena oli luoda erityinen vietnamilainen kaupunginosa, josta olisi saanut paikallista kulttuuria edustavia ruokaa ja palveluita. Tarkoitus oli myös, että alueella ennestään toiminut Bayside Community Center olisi edistänyt hanketta. Aikeet eivät kuitenkaan toteutuneet, ja alueen asujaimisto on nykyisin valtaosin latinopohjaista.<sup>6</sup>



**Kuva 6.** Ostoskeskus Linda Vista Roadin ja Ulric Streetin risteyksessä on erikoistunut vietnamilaisiin elintarvikkeisiin.

Kolmatta sektoria edustava Bayside Community Center on settlementtiliikkeen jo vuonna 1932 perustama keskus, joka palvelee nykyisin Linda Vistan monietnistä väestöä. Esimerkkeinä kieliryhmistä englannin ja espanjan lisäksi keskuksen sivuilla mainitaan vietnam, lao, hmong,

<sup>6</sup> Sähköpostikirje sosiologi Maria Martinez-Cosiolta. Hmongit ovat kotoisin Etelä-Kiinan, Laosin, Vietnamin ja Thaimaan väliseltä vuoristoalueelta.



**Kuva 7.** Linda Vista Community Park.

mixteco (eteläisen Meksikon intiaaniväestöä), kiina, puola, venäjä, portugali ja italia. Settlementtiliikkeen päämääriin kuului palvelujen tarjoaminen vähätuloisille ja pyrkimys tukea näiden sosiaalista nousua. (Bayside Community Center.) Keskuksen vieressä on palstapuutarha. Alueella on myös kauppakeskus ja julkinen kirjasto sekä näistä puolisen kilometriä pohjoisempana Linda Vista Recreation Center. San Diegon kaupungilla on yli 50 tällaista kaikille avointa vapaa-ajan keskusta, joissa on sisä- ja ulkotiloissa tarjolla esimerkiksi koripalloa, tennistä ja jalkapalloa, mutta myös muuta harrastustoimintaa ja ohjausta. Monet keskuksista ovat suhteellisen pieniä.

### Morena Boulevard development (town center)

Morena / Linda Vistan pikaraitiotieaseman lähellä on Morena Boulevard, joka on ollut noin kilometrin matkalta tarkemman suunnittelun tarkastelualueena. Nykyisen länsi-itäsuuntaisen pikaraitiotien (Green Line) lisäksi suunnitteilla on myös etelä-pohjoissuuntainen pikaraitiotieyhteys alueen sivuitse (Community Profiles: Linda Vista). Morena Boulevardin alue muodostaa jo nykyisellään keskuksen, jota tultaisiin edelleen kehittämään. Alueella on muun muassa sisustustarvikemyymälöitä, tukkuliikkeitä, autokorjaamoja ja varastorakennuksia, mutta sinne suunnitellaan lisäksi toimisto- ja liikerakentamista sekä asuntoja ja sekoitettuja kaupunkitoimintoja. Asuinrakentamisen tehokkuudeksi suunnitellaan 15–30 asuntoa eekkerille (37–74 asuntoa/ha). (Smart growth concept map site descriptions, 54, "SD-LV-1")

Oheiset kuvat 8 ja 9 esittävät pikaraitiotiepysäkin lähiympäristöä. Asunnot on tuotu pysäkin välittömään läheisyyteen. Morena/Linda Vista on hyvä esimerkki pyrkimyksestä rakentaa joukkoliikennekäytäviä San Diegon alueelle.



**Kuva 8.** Näkymä Morena Boulevardin suuntaan.



**Kuva 9.** Asuntorakentamista ja liityntäpysäköintiä Morena / Linda Vistan pikaraitiotien pysäkin tuntumassa.

### Fashion Valley (town center)

Fashion Valley Centerin kehittäminen on RCP:n mukaan vielä alkuvaiheissaan, mutta nykyisiin suunnitelmiin sisältyy muun muassa 1300 asuntoa, 1000 hotellihuonetta ja myymälätoimintoja (Smart growth concept map site descriptions, 58, "SD-MV-2"). Nykyisessä



muodossaan Fashion Valley tarkoittaa ensisijaisesti yli 200 myymälän kauppakeskusta, jonka tarjonnassa kansainväliset merkkituotteet ovat hyvin edustettuina. Tyypiltään kauppakeskus on laajojen pysäköintipaikkojen ympäröimä kattamaton *mall*, joka muodostaa itsenäisen, ympäristöltä sulkeutuvan pienoismaailmansa.<sup>7</sup> Se sijaitsee kuitenkin pikaraitiotiepysäkin ja paikallisen julkisen liikenteen aseman vieressä. (Kuvat 10 ja 11.) Vastaavalla tavalla sijoittuneita, sekä pikaraitiotien että valtatieen kautta hyvin saavutettavia myymäläkeskittymiä on Mission Valleyssä useita. Nykytilassaan ne edustavat sekoittuneen kaupunkirakenteen vastakohtaa, mutta smart growth -konseptissa niistä pyritään kehittämään monipuolisempia keskittymiä.



**Kuva 10.** Fashion Valleyn kauppakeskus, näkymä sisäkadulta.



**Kuva 11.** Näkymä pikaraitiotien asemalta kohti kauppakeskusta, etualalla pysäköintialue ja Fashion Valley Transit Center.

<sup>7</sup> Kauppakeskuksella on verkkosivut, ks. <http://www.simon.com/mall/fashion-valley/stores>, luettu 2013-07-24.

## Ocean Beach (community center)

Ocean Beach on Sunset Cliffs Boulevardin molemmin puolin levittyvä rantakaistale Tyynen meren rannalla San Diego joen eteläpuolella. Alueella on kolme pienehköä kauppohen keskittymää, joista suurin reu-  
nustaa Newport Avenuetä molemmin puolin. Lisäksi on muun muassa kirjasto ja vapaa-ajan keskus sekä ala-asteen koulu, joka toimii myös kulttuuritalona. (Community Profiles: Ocean Beach.) Alue kuuluu Main Street -ohjelmaan, jossa pyritään elvyttämään kaupunkia paikallisesti (City of San Diego General Plan 2008: Urban Design Element, 20). Kaupunginosa on profiloitunut jossain määrin hippi-imagoa, rentoa rantaelämää, ravintoloita ja pikkukauppoja suosivaksi. Merenranta on uimarien ja surffaajien käytössä, ja näkymää hallitsee puolisen kilometriä merelle ulottuva laituri, Ocean Beach Pier. Korttelit ovat pienipiirteisiä ja pää-  
osin yksikerroksisia, ja alueen ympäristössä leviää kortteliruudukkoon sijoittuva pientaloasutus. (Kuvat 12 ja 13.)

RCP:ssä alueen suurin kivijalkamyymälöiden keskittymä, joka sijaitsee välittömästi Ocean Beach Pierin ja rantaelämän läheisyydessä, on luokiteltu community centeriksi, siis hieman edellä mainittuja Linda



**Kuva 12.** Ocean Beachin hiekkarantaa.

Vistaa ja Morena Boulevardia pienemmäksi (kuva 14). Tämä alue ei rajaudu selkeästi ympäristöstään vaan on vain osa ruutukaavaa. Paikkaa halutaan uudistaa kaupunkikuvallisesti muun muassa parantamalla kadunkalusteita ja kehittämällä liikenneyhteyksiä. Ocean Beach sijaitsee keskikaupunkiin nähden hieman perifeerisesti lentokentän takana ja on bussiyhteyksien varassa. Alueelle johtava West Point Loma Boulevard on kuitenkin tarkoitus kehittää joukkoliikennekäytäväksi, joka tarjoaisi paremman yhteyden keskustaan. (*Smart growth concept map site descriptions*, 60, SD-OB-1, SD-OB-2.)



**Kuva 13.** Näkymä Ocean Beachin halki kohti itäpuolen pientaloasutusta (Niagara Avenue).



**Kuva 14.** Ocean Beachin tärkein kauppakatu Newport Avenue, näkymä kohti rantaa.



## Lakeside (rural village)

Lakeside on esimerkki rural village -tyyppisestä keskittymästä, joka noin 76 000 hengen väestöllään on kuitenkin County of San Diegon suurin (*Smart growth concept map site descriptions, 90, CN-6, CN-7*). Paikan koko ei kuitenkaan ilmene keskusta-alueella, joka on väljästi ja matalasti rakentunutta ruutukaava-aluetta. Keskustan ulkopuolella levittäytyvät pientaloalueet ja vielä väljempi yhdyskuntarakenne. Matkaa San Diegon keskusta-alueelle on vain runsaat 30 kilometriä. Koska Lakeside on maaseututaajamaksi luokiteltu, sinne ei suunnitella nopeita joukkoliikenneyhteyksiä. (Ks. myös karttakuvien 2 ja 3 oikea yläkulma.)



**Kuva 15.** Lakesiden Maine Avenuella on amerikkalaista pikkukaupunkitunnelmaa.



**Kuva 16.** Heti keskustan laidoilla näkymät muuttuvat avariksi. Woodside Avenue.



## City Heights

City Heights on laaja suhteellisen väljästi rakentunut noin 74 000 asukkaan ruutukaava-alue San Diegon keskustan koillispuolella. Siihen luetaan kuuluvaksi peräti 16 erillistä osa-alueetta. Maahanmuuttajataustaisten osuus on yli 40 prosenttia. Väestössä on paljon huonosti koulutettuja, kielitaidottomia ja köyhyysrajan alla eläviä. (*Community Profiles, City Heights; City Heights Initiative.*)

City Heightsin laajasta alueesta sisältyy RCP:hen kuusi erilaista smart growth kohdetta, joista kolme on paikallisia keskittymiä (town tai community center) ja kolme sekoitettujen toimintojen liikennekäytäviä (mixed-use transit corridor). Liikennekäytävistä pisin kattaa University Avenuen usean kilometrin matkalta (kuvat 17 ja 18). Tämä katu on alueen keskellä kulkeva itä-länsisuuntainen valtakatu. Toinen liikennekäytävä sisältää osuuden pohjois-eteläsuuntaisesta Fairmount Avenuesta ja samansuuntaisesta 43rd Streetistä. (*Smart growth concept map site descriptions, 42–44.*) University Avenuen ja Fairmount Avenuen risteys ympäristöä onkin jo uudistettu. Fairmount Avenuen varrella on myös uudehko kirjasto, City Heights Library (kuvat 19 ja 20). Voi päätellä, että kirjastot ovat sosiaalisesti tärkeiksi katsottuja paikkoja niin suomalaisessa kuin amerikkalaisessa yhdyskuntien suunnittelussa.



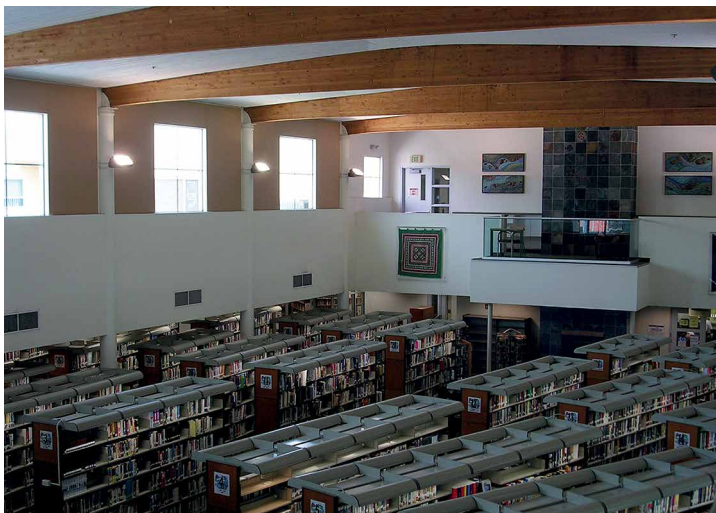
**Kuva 17.** City Heightsin yleisilme on matala ja väljä. University Avenue.



**Kuva 18.** Yksi lukuisista University Avenuen poikkikujista, jotka ilmentävät alueen nykytilaa.



**Kuva 19.** Kirjasto City Heights Retail Villagen naapurissa on usein mainittu kohde kaupunginosan kehittämisessä.



**Kuva 20.** Kirjaston sisätilaa.

## Otay Ranch – esimerkki transit-oriented-suunnittelusta

Smart growthissa pyritään edistämään julkisen liikenteen käyttöä ja toisaalta myös kävelyä ja pyöräilyä. Erityisesti tähän ajatukseen perustuvaa keskittymää kutsutaan nimellä ”transit-oriented development” (TOD). Käsitteellä tarkoitetaan tiiviin yhdyskunnan ja palvelujen toteuttamista julkisen liikenteen aseman ympärille toimintoja sekoittaen, ja se mainitaan myös EPAn smart growth sivustolla. Alueen halkaisija on tyypillisesti puoli mailia eli 800 metrirä. (Smart Growth and Transportation.) Transit-oriented development voidaan siis katsoa sekä smart growthin että new urbanismin ratkaisumalliksi.

San Diegon eteläpuolella Chula Vistan kaupungissa on tuore esimerkki transit-oriented-suunnittelusta, Otay Ranch Village One, joka sisältyy osana laajempaan Otay Ranchin uudisalueeseen. Tässä tapauksessa ei siis ole kyse varsinaisesta kaupunki uudistuksesta, vaan tyypillisestä greenfield-rakentamisesta, jonka suosimisesta new urbanismia on moitittu etenkin varhaisemmassa vaiheessa: on käytetty jopa pilkanimeä ”new suburbanism” (MacLeod 2013, 2202). Kokonaisuudessaan laajan projektin toteutuneita kohteita on toistaiseksi kaksi, Village One eli niin kutsuttu Heritage Village, sekä Village Five. Läheisyydessä on rakenteilla myös Village Six. Village One on RCP:ssä esitetty smart growth -suunnittelun prototyyppi. (*Smart growth concept map site descriptions.*)

Otay Ranch sisältyy yhtenä esimerkkinä aiemmin mainittuun Mapesin ja Wolchin (2011) artikkeliin. Siinä tarkastellaan kriittisesti 29 ”kestävää yhdyskuntaa” ja verrataan kuluttajille suunnattua asuminen markkinointimateriaalia yleisesti tunnistettuihin kestävyiden tavoitteisiin. Otay Ranch on saanut kehittäjäorganisaatioita edustavan Urban Land Instituten (ULI) palkinnon.

Chula Vistan suunnittelutoimen mukaan Otay Ranch on suunniteltu ”tasapainoiseksi yhdyskunnaksi”, jossa on asumista kauppoja, työpaikkoja kouluja, puistoja, kunnan toimintoja ja avointa maisemaa. Alueen suunnittelusta päätettiin vuonna 1993. Suunnitelma jakautuu 11 urbaaniin kylään, joihin on määrä tulla yhteensä 27 000 asuntoa. Täysin toteutettuna alue lisäisi Chula Vistan väestöä yli 60 000 asukkaalla. Suosimalla julkista liikennettä ja jalankulkua kylät pyritään suunnittelemaan ydinalueiden ympärille niin, että autoriippuvuus ei lisäännä. Tulevaisuudessa tarkoitus on liittää kylät San Diegon pika-raitiotiehen. Kaupalliset palvelut, puistot ja koulut suunnitellaan

jalankulkuetäisyydelle asunnoista. Lisäksi suunnitelmiin sisältyy erillinen suurempi kaupunkikeskus (urban center), johon rakennettaisiin toimistoja, kaupan tiloja ja tiivistä asumista ja joka olisi Otay Ranchin symbolinen ja toiminnallinen keskus. Reunoiltaan Otay Ranch rajoittuu osaksi Chula Vistan vihervyöhykkeeseen (greenbelt) ja luontokäytäviin, ja myös alueen sisällä pyritään suojelemaan luonnonympäristöjä. Suunnitelmissa on jalankulkureitistö, jolla täydennettäisiin vapaa-ajan palveluja. Kahteen ensimmäiseen kylään on toistaiseksi rakennettu noin 5 000 asuntoa, kaksi julkista puistoa, lääkäriasema, kaksi ala-astetta (elementary school) sekä jalankulkuraitteja ("paseo" trails). (*Community Planning Section: About Otay Ranch.*)

Alueella käydessä huomio kiinnittyy lopulta melko väljään toteutukseen (kuva 21). Alue on suomalaisittain katsoen yhdistelmä matalaa kerrostalorakentamista ja pientaloaluetta, mutta pientalot ovat vallitsevia.<sup>8</sup> Siksi kävelymatkat muodostuvat kohtalaisen pitkiä. Autoilua ei ilmeisesti ole pyritty rajoittamaan muuten kuin nopeusrajoituksin ja läpiajoa vähentämällä; jälkimmäisestä johtuen suuri osa asutuskaduista päättyy umpikujiin, joilta on vain kevyen liikenteen yhteys eteenpäin (kuva 22). Puolikaaren muotoisen alueen keskellä on puisto, jossa on asukastalo, lasten leikkipuisto ja väljästi toteutettu ala-aste. Aluetta reunustaa melko leveä nelikaistainen pääkatu, josta kehitetään



**Kuva 21.** Valtaosin Otay Ranch Village Onen asutus muodostuu kaarevien katujen varrelle sijoitetuista pientaloista.

<sup>8</sup> Asuntoyhdistyksen kotisivujen mukaan Village Onen alueella piirissä on 1565 yhdenperheentaloa ja 1134 muuta huoneistoa. (Our community.)



joukkoliikennekäytävää (rapid transit corridor). Kadun vastakkaisella puolella on kerrostalovyöhyke, johon on liitetty pieni palvelukeskittymä (kuva 23). Julkisen liikenteen yhteys (bussi) kulkee arkipäivinä 15 minuutin vuorovälillä. Pääkadusta on myös erotettu viherkaistalla jalankulkuväylä ja vielä erillinen kaksisuuntainen pyörätie. Tosin yhtäkään pyöräilijää ei tiellä liikkunut maanantaina puolilta päivin. Vaikutti siltä, että TOD-korostuksesta huolimatta ainakin Village One on pitkälti keskiluokkaisen autoilevan väestön asuinalue.



Kuva 22. Asuntokatuja liikenteen läpikulkuyhteydet on pääosin katkaistu.



Kuva 23. Otay Ranch Village One, kerrostalovaltainen korttelirakenne tulevaisuudessa toteutettavaksi suunnitellun joukkoliikennekäytävän El Palomar Streetin varrella.

## Mitä smart growthista voisi oppia?

### Amerikkalainen kaupunki ja suomalainen esikaupunki

Smart growth on ensisijaisesti yhdyskuntarakenteen hajautumisen vastainen suuntaus. Myös Euroopassa on hajautumiseen kiinnitetty huomiota. Euroopan ympäristökeskuksen raportissa hajautumisen haittojen katsotaan koskevan ympäristöä, sosiaalista kehitystä ja taloutta samalla tavalla kuin Amerikassakin, mutta hajautumisen estäminen näyttäytyy monitahoisempana. Kaupunkialueet ovat erilaisia, joten ratkaisukeinojen on oltava yksilöllisiä. Keinot kytketään kuitenkin vahvasti eurooppalaiseen aluepolitiikkaan ja alueellisen koheesion edistämiseen. Tärkein periaate on monikeskuksisuus, jonka katsotaan olevan yksikeskuksisuutta tai pieniä hajautuneita yhdyskuntia kestävämpää ja tasapuolisempaa. Kaupunkeja olisi myös tarkasteltava alueidensa osina eikä erillisinä yksiköinä. Lupaavimmaksi yksittäiseksi ratkaisumalliksi raportti esittää kompaktikaupungin, josta eräänlainen malliesimerkki on München.<sup>9</sup> Sitä koskien mainitaan erityisesti rakennusmaan (teollisuusalueiden) uudelleenkäyttö, laajentumisen välttäminen, eri maankäyttömuotojen kuten asumisen ja kaupallisten palvelujen yhdistäminen, julkisen liikenteen parantaminen, jalankulun ja pyöräilyn edistäminen sekä seudullinen yhteistyö. (*Urban sprawl in Europe: The ignored challenge*, 2006) Viimeksi mainitut linjaukset ovat hyvin lähellä smart growthin periaatteita. Toisaalta kompaktiutta korostetaan ehkä vielä enemmän kuin amerikkalaisessa suunnittelukulttuurissa, sillä smart growthin on katsottu tukeutuvan kompaktiuteen vain ”keskitäsoisesti” (Jabareen 2006). Nykyeurooppalaisessa yhteydessä kompaktius ei tarkoita ainoastaan tiivistä keskusta, vaan viittaa laajemmin selvärajaisuuteen rakennetun kaupungin ja muun ympäristön välillä.

Suomalainen kaupunkirakenne on eurooppalaisittain katsoen varsin väljää. Tällöin suomalaisesta esikaupungista ei voi puhua yksikäsitteisesti, sillä kaupungit eroavat toisistaan. Tässä vertailukohtana on ensisijaisesti pääkaupunkiseutu, jota myös Tampereen ja Turun

<sup>9</sup> Kompaktikaupungilla tarkoitetaan tällöin sekä tiiviyttä ja selvärajaisuutta yleisesti että erityistä ratkaisumallia. Münchenin esikuvaan pohjautuen kompaktikaupungin konseptiin sisältyvät tällöin: ”integrated city development plan”; ”regional cooperation”; ”stakeholders’ involvement in city planning”; ”emphasis on reuse of vacant brownfields”; ”continuously improving public transport with as few new roads as possible”; ”compact-urban-green – keep the city compact and urban and green areas green” sekä ”guarantee the necessary resources for implementing the strategies of all relevant policy areas (transport, housing etc.) for both ’business as usual’ situations and through major renovation projects”. (*Urban sprawl in Europe: The ignored challenge* 2006, pp. 44–47.)

ympäristöt muistuttavat. Helsinkiä puolestaan voi verrata muihin Euroopan kaupunkeihin tarkastelemalla esimerkiksi asukastiheyttä, väestönkasvua suhteessa rakennetun pinta-alan kasvuun, asuinalueiden tiiviyyttä ja vastaavia kriteereitä. Kun vertailu ulotetaan 1950-luvulta 1990-luvun lopulle, Helsinki kuuluu sekä rakenteeltaan että asukastiheydeltään Euroopan hajautuneimpiin kaupunkeihin. Samassa sarjassa Länsi- ja Pohjois-Euroopassa ovat Kööpenhamina, Dublin, Bryssel ja Grenoble. Vastaavasti tiiveimpiin kuuluvat Palermon, Prahan ja Bilbaon kaltaiset vanhat kaupungit, ja esimerkiksi tässä joukossa on katsottu München. (*Urban sprawl in Europe: The ignored challenge*, 2006, 12–14.) Tämä vertailu ei kuitenkaan kerro kaupunkirakenteen muista ja sinänsä olennaisista seikoista, kuten toiminnallisesta tehokkuudesta tai maantieteellisistä erityispiirteistä, eikä myöskään hajautumisen syistä. Suomalaista kehitystä kuvaa kuitenkin se, että samalla kun suomalaisten kaupunkitaajamien pinta-ala on kasvanut 34 suurimmalla kaupunkiseudulla vuosina 2000–2012, niiden asukastiheys on laskenut Oulua ja Jyväskylää lukuun ottamatta (*Arviointi maankäyttö- ja rakennuslain toimivuudesta* 2013, 2014, 54).

Suomalaisen esikaupungin ja amerikkalaisten niin kutsuttujen inner ring -esikaupunkien voi nähdä tiettyjä vastaavuuksia. Käsite *inner ring suburb* ei ole yksiselitteinen, mutta väljästi se voidaan määritellä tarkoittamaan toisen maailmansodan jälkeen ja erityisesti vuosina 1950–1969 syntyneitä esikaupunkeja, jotka ovat suhteellisen lähellä kaupungin keskustaa. Nämä alueet rakennettiin sodan jälkeen nopeasti teollisen rakentamisen menetelmillä tyydyttämään asuntojen suurta kysyntää. Tuotantoa tukivat asuntolainaohjelmat. Julkinen liikenne jäi usein puutteelliseksi, joten liikkumiseen tarvittiin oma auto. Inner ringin tapauksessa ei toteutunut se amerikkalainen kehityskulku, jossa esikaupunki säilyttää vaurautensa keskikaupungin rappeutuessa. Päinvastoin, monet esikaupungit ovat vaarassa taantua jopa keskikaupunkia nopeammin. Pohtimisen arvoiselta vaikuttaa ajatus, jonka mukaan taantuminen ei olisi seurausta niinkään muuttoliikkeestä kuin investointien puutteesta; näin on esittänyt useampikin tutkija. Maahanmuutto ei tässä valossa näyttäydy taantumista aiheuttavana seikkana vaan pikemminkin alueiden uusiutumisena, jonka ytimenä on keski- luokkaistumisen uudistuminen. (Lee & Leigh 2005, 332–337.)

Vertailemalla eri lähteissä esitettyjä määritelmiä on katsottu, että yksi smart growthin päätavoitteista on taajama-alueiden kehittäminen (revitalization) ja täydennysrakentaminen, samalla kun pyritään

säilyttämään rakentamattomia alueita kaupunkikeskustojen reunoilla. Inner ring -esikaupunkien on katsottu olevan uudistuksen avainalueita, joiden kehittämällä voisi olla huomattava keskustoja elvyttävä vaikutus. Toisaalta kehittämistarpeita on ollut vaikea havaita, koska esikaupungit on nähty yksipuolisena massana ja keskustojen vastakohtana havaitsematta eri alueiden yksilöllisiä piirteitä. Kirjoittajien mukaan olisi tarpeen pohtia vaihtoehtoisia strategioita erilaisille esikaupunki-alueille. (Lee & Leigh, 2005, 338–339.)

Inner ring -esikaupungit eivät suoraan vastaa suomalaisia lähiöitä, mutta niiden nopea synty, sijainti kaupungin liepeillä, yksipuolinen rakenne ja palvelujen puute muistuttavat suomalaisia pääkaupunkiseudun lähiöitä. Vastaavasti esikaupunkilähiöiden kehittäminen on myös suomalaisen kaupunkikehittämisen keskeisimpiä kysymyksiä. Toisaalta Lee ja Leigh (2005, 341) kuitenkin esittävät, että inner ring -esikaupungit ovat olleet amerikkalaisen esikaupunkikehittämisen ”sokeita kohtia”, jotka ovat saaneet tähän asti vähemmän tukea kuin rappeutuviksi tunnistetut keskikaupungit. Vastaava tilanne ei koske suomalaisia lähiöitä, joita on vuosikymmenten kuluessa kehitetty merkittävästi. Tämä lähiöihin jo suunnattu kehittämis- ja korjausresurssi saattaa ajan oloon osoittautua hyvinkin kantavaksi toimintamalliksi huolimatta nykyisestä lähiöiden ongelmia korostavasta kirjoittelusta. Amerikkalainen smart growthin malli vahvistaa luottamusta kehittämisen mahdollisuuksiin mutta tuo esiin myös tarpeen uudistaa kehitystyötä. Sen tulisi ottaa paremmin huomioon laajat kokonaisuudet ja niiden sisäiset hierarkiat.

## Pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen esimerkkejä

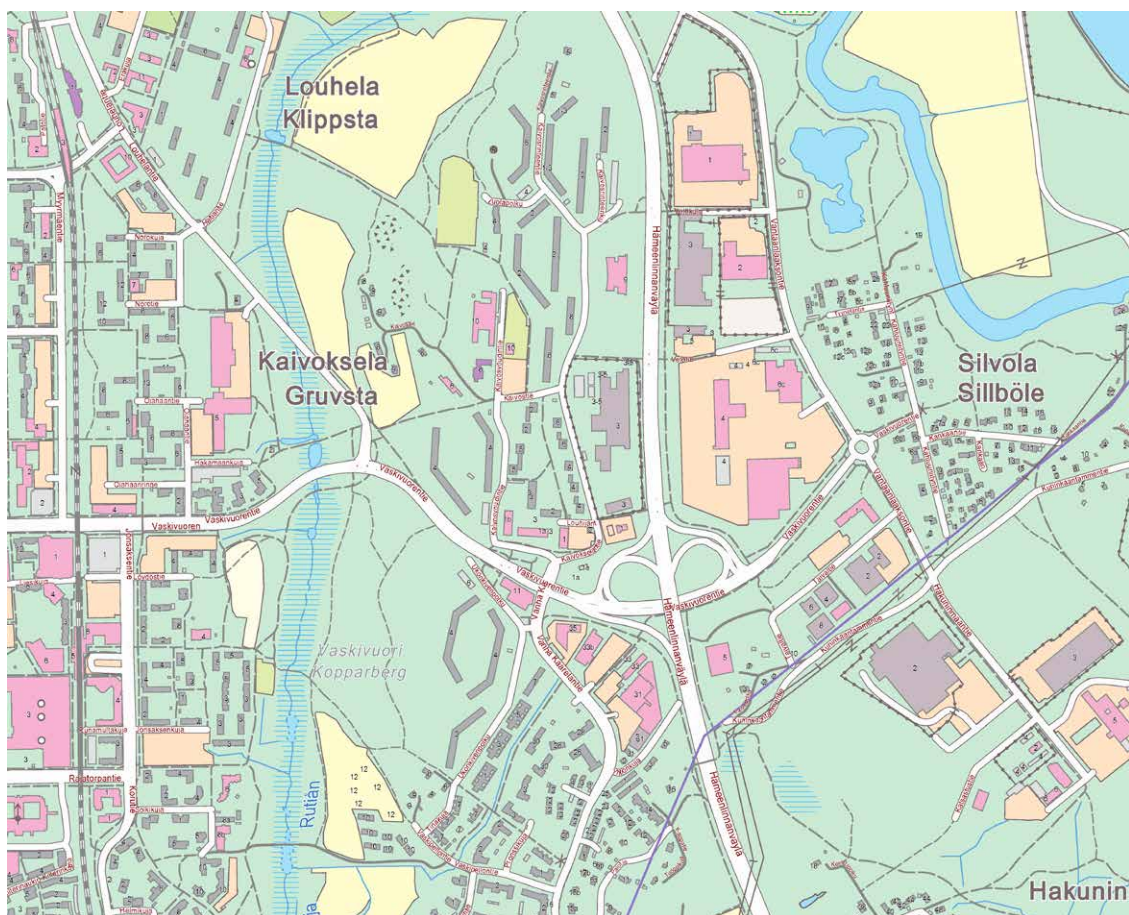
Pohdittaessa suomalaisten kaupunginosien kehittämistä on otettava huomioon amerikkalaisen ja suomalaisen kaupunkirakenteen erot, esimerkiksi 1950–70-lukujen lähiörakentamisen suuri merkitys Suomessa ja toisaalta amerikkalaisen ruutukaavan väljyys. Käsitteetkään eivät vastaa selkeästi toisiaan. Englanninkielien ”neighborhood” ja ”community” ovat merkitykseltään suomalaista lähiökäsitettä väljempiä ja voivat tarkoittaa monenlaisia paikallisuuksia sekä fyysisen kaupunkirakenteen että yhteisöllisessä merkityksessä. Esimerkiksi San Diegon City Heightsiä kutsutaan kokonaisuudessaan nimellä ”community” ja sen kuuttatoista osaa nimellä ”neighborhood”. Suomalainen lähiö määräytyy selkeämmin tietyn historiallisen vaiheen tuloksena



ja vastaavasti lähiökehittäminen on voitu kohdistaa alueille, joilla on melko konkreettiset rajat ja jotka ovat sisäisesti yhtenäisiä. Toki poikkeuksiakin löytyy. Smart growthin ajatusmallia tarkastellaan tässä kolmen esimerkkialueen, Vantaan Kaivoksen, Espoon Karakallion ja Helsingin Kannelmäen valossa.

## Kaivoksela

Kaivoksen alue kuului jo varhain Helsingin seudullisten kasvusuunnitelmien piiriin. Olli Kiviseltä tilattu rakennuskaava vahvistettiin vuonna 1961. Kaivoksela pidetään ensimmäisenä aluerakentamiskohteena, ja sen toteutti Rakennustoimisto A. Puolimatka.

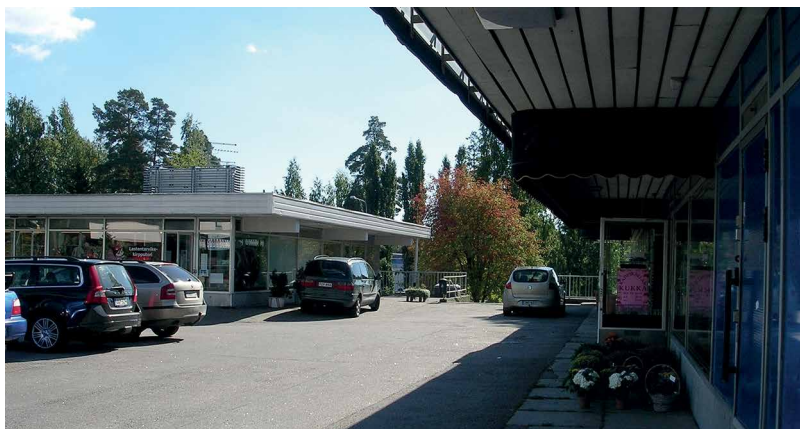


Kuva 24. Kaivoksen alue on karttakuvan keskellä pohjois-eteläsuuntaisena Vasivuorentien molemmiin puolin. (Mittakaava noin 1:15 000. Kartta: Maanmittauslaitoksen avoimien aineistojen taustakarttasarjan lehti L4134A lisenssillä [http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata\\_lisenssi\\_versio1\\_20120501](http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata_lisenssi_versio1_20120501), ladattu 17.3.2014.)

Asuintalot rakennettiin pääasiassa vuosina 1961–65. Liikenteellisesti Kaivoksela tukeutui alusta asti Hämeenlinnanväylään, mutta sinne kaavailtiin myös metroyhteyttä. Vaskivuorentie yhdistää alueen Hämeenlinnanväylään ja lännessä Myyrmäen rautatieasemaan. Samalla tie jakaa alueen melko selvästi pohjois- ja eteläosaan. Tien yhteydessä on ostoskeskus, joka valmistui vuosina 1962–65 ja jonka vanhin osa on tuhoutunut tulipalossa. Kaivoksen asuintalot edustavat kolmea tyyppiä, joista erityisin on pitkänomainen, usein viistosti taattuva matala lamellikerrostalo. Heti ostoskeskuksen pohjoispuolella on sommitelma 6-kerroksisia tornimaisia asuinkerrostaloja (nk. pistetaloja). Tällä alueella on myös julkisia palveluja. (Helasvuo & Vainio, 2008, 66–69; Schalin et al., 2012, 381–385; Hankonen, 1994) (Kuvat 25, 26 ja 27).

Kaivoksela sijaitsee liikenteellisesti hyvässä paikassa, ja ostoskeskuksen ympäristöä on mahdollisuus kehittää. Tilannetta parantaa tulevaisuudessa vielä Kehäradan liikenteen käynnistyminen. Tiivistämisen kannalta alue on hankala, koska se on rakenteeltaan hyvin erityinen ja on myös valittu säilytettäväksi 1960-luvun kaupunkimaisemaksi. Alueelle on toistaiseksi sijoitettu varsin vähän täydennysrakentamista, eikä täydentämistä ole pidetty toivottavana.

Kaivoksen synty on kiinnostavalla tavalla ajankohtainen, koska kohde muodostui aluerakentamisen pioneerikohteeksi ja oli aikanaan ”kokonaista lähiötä koskevan asuntotuotantojärjestelmän ja aluerakentamisen sopimusmenettelyn innovaatio”. Samalla heräsi huoli epäterveestä yhdyskuntakehityksestä ja myös pääkaupunkiseudun kuntien yhteisen yleiskaavan tarpeesta. (Hankonen, 1994, 386.) Edelleen ongelmana on, kuinka integroida Kaivoksen kaltaiset varhaiset aluerakentamiskohteet seudulliseen rakenteeseen.



**Kuva 25.** Kaivoksen ostoskeskus, joka on katsottu historiallisesti arvokkaaksi ostoskeskusrakentamisen esimerkiksi.



**Kuva 26.** Kaivokselan ostoskeskuksen viereiset pistetalot (taustalla). Oikealla ostoskeskuksen tuhoutuneen osan tilalle vuoden 2007 jälkeen rakennettu, tyypiltään ympäristöstä poikkeava kerrostalo.



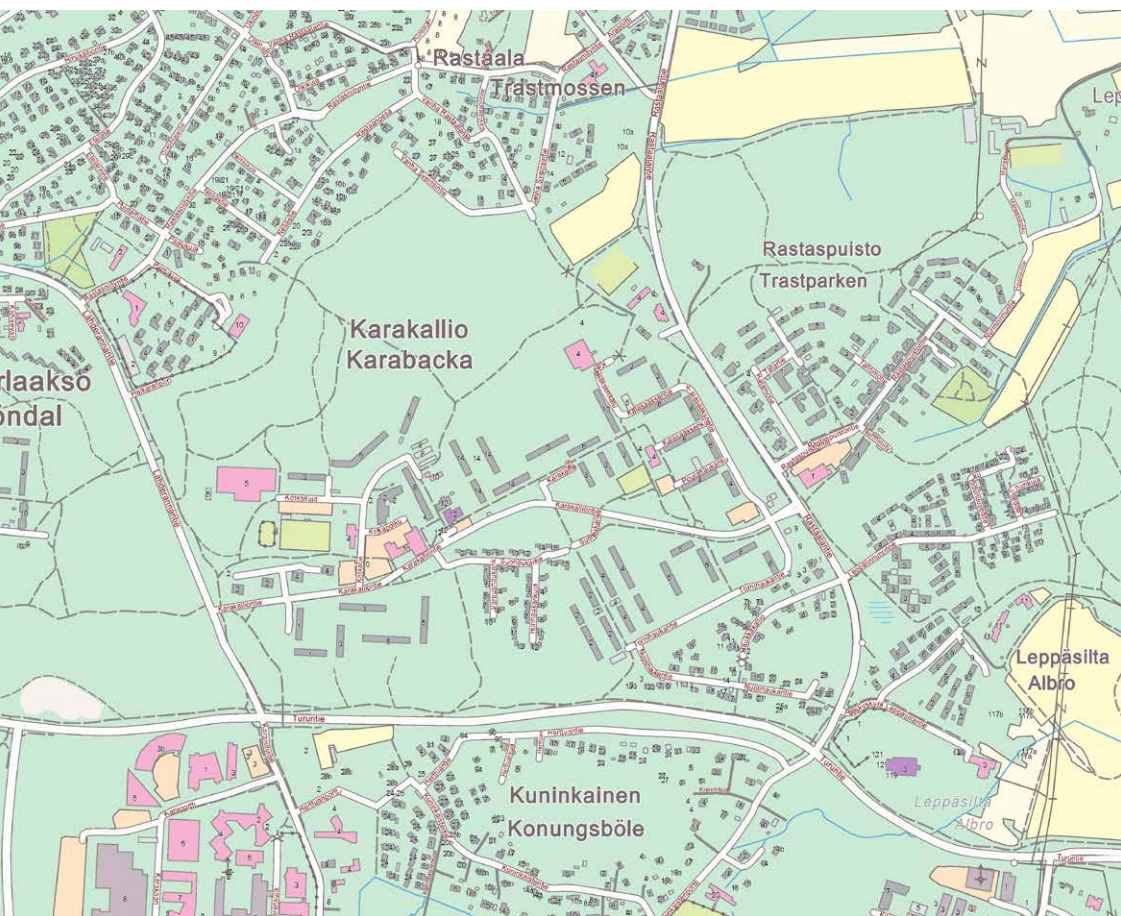
**Kuva 27.** Kaivokselalle ominainen pitkä lamellikerrostalo, jonka runko taittuu viistosti. Kaivosrinteentie.

## Karakallio

Karakallion asuinalue Turuntien pohjoispuolella suunniteltiin aiemmin rakentamattomalle maalle. Suunnittelusta järjestettiin 1950-luvun lopulla kutsukilpailu, jonka jälkeen aluetta laajennettiin, ja samalla sen läpi suunniteltiin kokoojakatu. Kaavaratkaisu kuitenkin viivästyi muodoillisista syistä eikä ehtinyt saada lainvoimaa, jolloin Karakallio otettiin aluerakentamisen piiriin. Asunto-osuuskunta Hakan kanssa tehtiin kaksi aluerakentamissopimusta. Hakasta tuli näin vuonna 1964 Espoon



kauppalan ensimmäinen aluerakentamisen sopimuskumppani. Tällöin rakennusoikeuksia ja kerroslukuja lisättiin ja Karakalliosta tuli kerrostalovaltainen. Alueen ensimmäinen osa valmistui 1960-luvun lopussa ja koko alue vuoden 1973 loppuun mennessä. Kokonaisuuteen kuului myös Viherkallion alue Karakallion länsipuolella. (Maisala, 2008, 157–158, 163; Hankonen, 1994, 397.) Karakallion keskustassa on muun muassa ostoskeskus, kappeli ja kulttuuritalo Karatalo. Alueella asuu noin 5 000 henkeä. Karakallion torin yleisilmettä on parannettu, ja ostoskeskuksen ympäristöä on myös täydennysrakennettu. (Karatalo; Karakallio-Seura.) Karakallio vaikuttaa Kaivokselaan paremmin sopivalta tiivistämisen kohteeksi, ja ostoskeskuksen aluetta on jo alettu täydennysrakentaa (kuva 30).



**Kuva 28.** Karakallio. (Mittakaava noin 1:15 000. Kartta: Maanmittauslaitoksen avoimien aineistojen taustakarttasarjan lehti L4132G lisenssillä [http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata\\_lisenssi\\_versio1\\_20120501](http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata_lisenssi_versio1_20120501), ladattu 17.3.2014.)



**Kuva 29.** Karakallion ostoskeskus.



**Kuva 30.** Karakallion ostoskeskuksen ympäristöä on täydennetty muun muassa seniorien palveluasunnoilla.

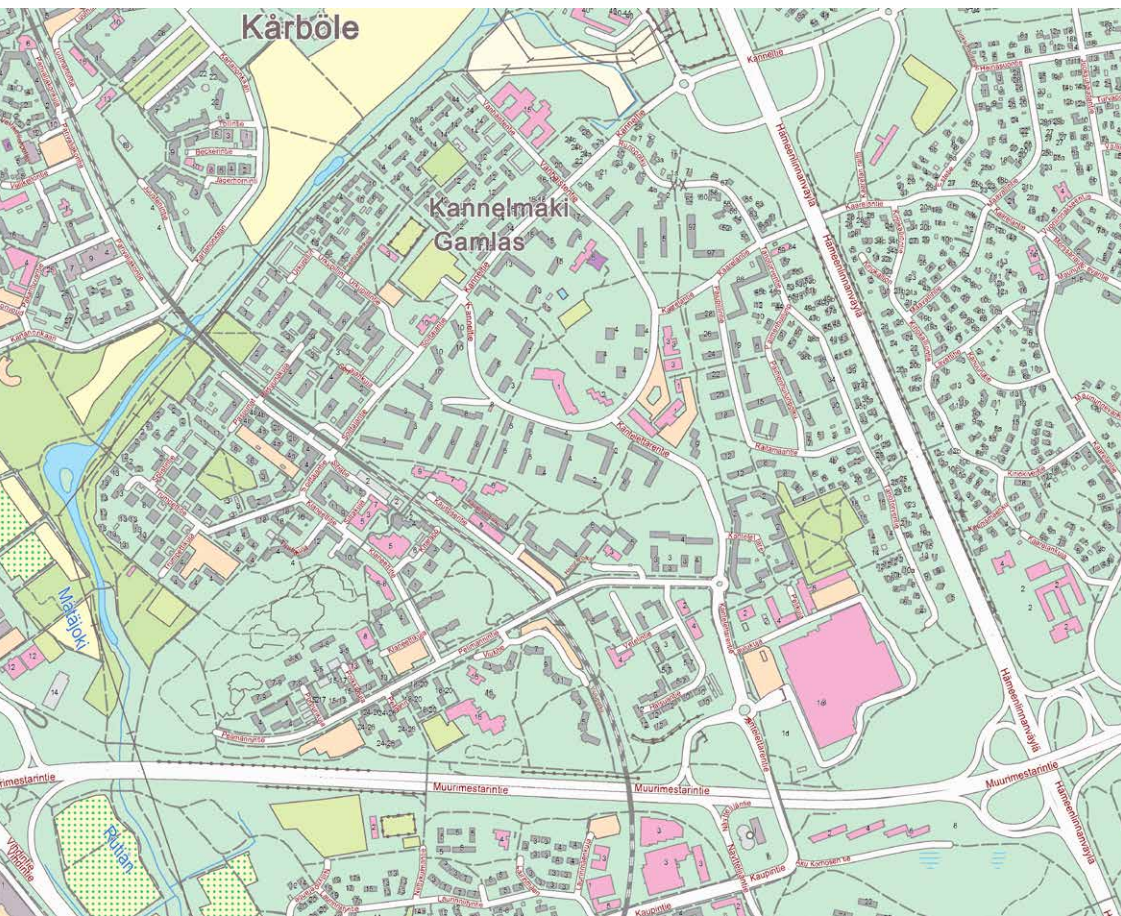


**Kuva 31.** Karakallio on melko väljästi rakentunut ja luonnonläheinen alue.



## Kannelmäki

Kannelmäki on alueista monikerroksisin ja monimuotoisin, sillä sen vanhimmat osat ovat 1950-luvulta, ja aluetta täydennettiin vielä 1980-luvulla, minkä jälkeen on rakennettu melko vähän. Alueelta erotuvat kokonaisuuksiksi muun muassa Hämeenlinnannväylän varren pientaloasutus, Kannelmäen kerrostaloalueen vanha osa Kanneltien ympärillä ja aseman ympäristön rakentaminen. Kannelmäen nykyinen väestö on noin 25 000 henkeä, joten alue on esimerkkialueista laajin (Kannelmäki – Lassila – Pohjois-Haaga, lähtötietoja, 2010). Toisaalta alue on katsottu väestöltään taantuvaksi. Vaihteittainen rakentuminen näkyy



**Kuva 32.** Kannelmäen kolme palvelukeskittymää ovat vanha ostoskeskus Vanhaistentien ja Kantelettarentien risteyksessä, kauppakeskus Kaari sekä Kannelmäen asema. (Mittakaava noin 1:15 000. Kartta: Maanmittauslaitoksen avoimien aineistojen taustakarttasarjan lehti L4134A lisenssillä [http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata\\_lisenssi\\_versio1\\_20120501](http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata_lisenssi_versio1_20120501), ladattu 17.3.2014.)

myös palvelujen hajaantumisenä: ostoskeskus on 1950-luvulta, mutta Martinlaakson rata valmistui vasta 1975. Asemanseutu on palvelukeskittymistä vaatimattomin. Kannelmäen vanha ostoskeskus (kuvat 33 ja 34), aseman ympäristö ja vuonna 2013 avattu kauppakeskus Kaari ovat toisistaan irrallisia, ja rata jakaa aluetta kahteen puoliskoon. Liikenteellisesti Kannelmäen sijainti on erinomainen, ja yhteyksiä on tarkoitus edelleen kehittää. Suunniteltuihin parannuksiin lukeutuvat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet sekä katualueiden liikenneturvallisuus. Kannelmäkeen on suunniteltu myös asuntotyyppien monipuolistamista ja täydennysrakentamista. (Alueelliset suunnitelmat, Kannelmäki – Lassila



**Kuva 33.** Kannelmäen ostoskeskus pohjoisesta katsoen, etualalla Kanneltie.



**Kuva 34.** Kannelmäen ostoskeskus etelästä Kantelettarentieltä katsoen.

– Pohjois-Haagan alueellinen kehittämissuunnitelma.) Erityistä Kannelmäen kehittämisen kannalta on, että Kauppakeskus Kaaren paikalla oli yksi pääkaupunkiseudun varhaisista autotavarataloista, Osuusliike Elanon Eka-market, joka sijoitettiin poikkeusluvalla yhdyskuntarakenteen kannalta irralliseksi yksiköksi (Hankonen, 1994, 264–266). Sijaintipaikka on edelleen pulmallinen Kannelmäen osalta, vaikka onkin muuten liikenteen solmukohdassa.

Elävä esikaupunki hankkeessa järjestettiin joulukuussa 2012 Kannelmäen kehittämistä käsittelevä Oivallinen ostarinseutu -työpaja, jossa sovellettiin pienimuotoisesti niin kutsuttua charrette-työskentelyä. Työpajasta tuotettu yhteenveto on tämän raportin liitteenä. Kiinnostava piirre charrettessa on, että sitä on pidetty nimenomaan new urbanismiin liittyvänä kehittämismenetelmänä, jossa maallikot voivat kommentoida konsulttien laatimia suunnitelmia (MacLeod, 2013, 2198–2199 ja passim).

## Smart growth, seudullisuus ja eheyttävä rakentaminen

Kun seutusuunnittelun amerikkalaisiin ja brittiläisiin esikuviin pohjautuva suomalainen ihanne alkoi muotoutua 1940-luvulla, kaupunkiseutujen tuli muodostaa elimellisiä kokonaisuuksia. Seutusuunnittelu vaikutti myös siihen, miten lähiöperiaatteesta tuli 1950-luvulla Helsingin seudun kehittämisen lähtökohta. Rakennuslakiin seutukaavoitusta koskevat säännökset sisällytettiin vuonna 1959. (Hurme, 1991, 85–89.) Smart growthin kannalta on kiinnostavaa, että varhaisimmassa suomalaisessa seutusuunnittelussa taloudellinen ulottuvuus käsitettiin voimakkaasti tuotantorakenteen yhteensovittamiseksi, johon kuului myös kysymys maatalousmaan säilyttämisestä. Kansalaisuutta koskevat kysymykset sen sijaan paikannettiin erityisesti asutustaaajamiin. Hie-  
man vastaava jako toisaalta maatalousmaan ja luonnonvaraisten alueiden säästämiseen ja toisaalta kaupunkikeskittymien yhteisöllisyyteen sisältyy myös smart growthiin. Tässä mielessä smart growth on ainakin osittaista palaamista varhaisempiin seudullisiin ihanteisiin, joissa yhteisölliset korostukset ilmenivät voimakkaina.

Lähiörakenteen hajautumiseen pääkaupunkiseudulla kiinnitettiin huomiota jo 1970-luvulla; suunnitteluihanteiden kannalta sitä kritisoi esimerkiksi Kirmo Mikkola lisensiaattityössään (1972). Ylimi-  
toitettu esikaupunkirakenne toteutui vain osittain ja asumalähiöstä



tuli irrallisia saarekkeita, vaikka (erityisesti vuoden 1965 jälkeen) niiden sisäinen rakenne pyrittiin suunnittelemaan suhteellisen tiiviiksi. Eheyttävän rakentamisen käsite syntyi ehdotuksena tilanteen korjaamiseksi. Risto Sammalkorven määritelmän mukaan: ”Kun rakentaminen sijoitetaan, mitoitetaan ja hahmotellaan siten, että se käyttää hyväksi ja tukee olevaa yhdyskuntarakennetta sekä poistaa siinä havaittuja toiminnallisia, maisemallisia tai kaupunkikuvallisia puutteita tai epäkohtia, on se eheyttävää rakentamista.” (Sammalkorpi, 1976.)

Eheyttävän rakentamisen käsitettä on käytetty myös viimeaikaisessa tutkimuksessa, ja samalla sen merkitysalue on laajentunut. Ympäristön laatuun on yhä selvemmin liitetty ekotehokkuutta ja ilmastopolitiikkaa koskevia tavoitteita (Sairinen & Majjala, 2009, 7–9). Mukaan ovat tulleet myös sosiaalinen ja kulttuurinen eheyttäminen. Sosiaalinen eheys liittyy hyvinvoinnin tasa-arvoiseen toteutumiseen, kun taas kulttuuriseen eheyteen on liitetty yhteisöllisyys, paikallisuus, osallistuminen ja identiteetti. (Mäkäpäinen, 2005; Sairinen & Savisalo, 2008.) Eheyttävän rakentamisen käsitteellinen laajentaminen mahdollistaa myös segregaatian ja maahanmuuton kysymysten tarkastelun. Hyvin kattavaa määrittelyä on kuitenkin myös kritisoitu yrityksestä nivoa yhteen mahdollisesti toisilleen vieraita käsitteitä (Laine, 2008, 10–11).

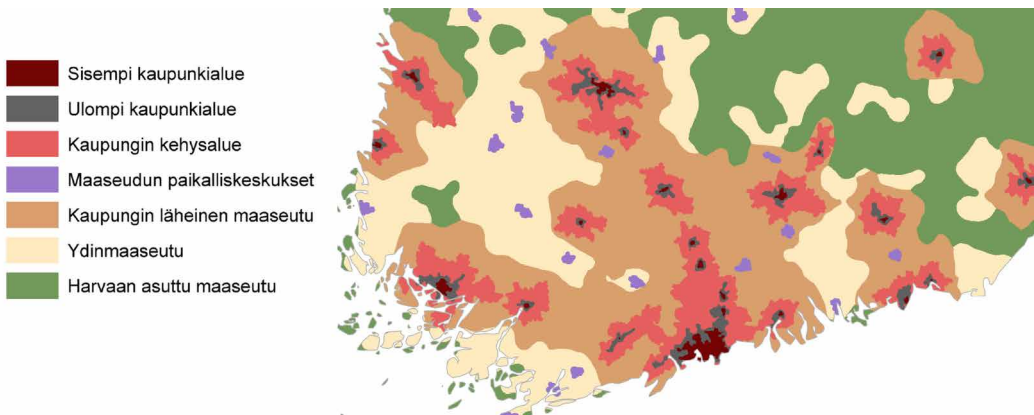
Eheyttävän rakentamisen käsitteellä on siis varsin paljon yhteistä smart growthin kanssa: yhdyskuntarakenteen hajautumisen estäminen, olemassa olevan ympäristön kehittäminen tiiviimmäksi, jonkintasoinen ekologinen ulottuvuus ja toisaalta myös sosiaalisesti hyvän ympäristön tavoite. Kuitenkin smart growth (ja sen kanssa liittoutunut new urbanism) esittävät ohjelmallisemman toimintamallin kuin eheyttävä rakentaminen ja pyrkivät selvemmin perinteiseen kaupunkimuotoon, jolle new urbanism on antanut tunnistettavan hahmon.

Smart growth on lähtökohdiltaan strategista ja myös pragmaattista. Campbell on huomauttanut kestävyuden käsitteestä, että se voi toimia ”ukkosenjohdattimena”, välineenä jolla käsitellä toisaalta konflikteja talouden, ympäristön ja sosiaalisten intressien välillä, mutta toisaalta myös toisiaan täydentäviä intressejä. Koska ei ole vain yhtä ympäristökonfliktia vaan lukuisia erilaisia, pyrkimys liialliseen kokonaisvaltaisuuteen johtaa helposti skeptisyyteen. Paikallinen kehittäminen on mahdollista vaikka kestävä kehityksen koko merkitys olisi vielä epäselvä. (Campbell, 1996, 297–299, 304.) Vastaavalla tavalla smart growthin viitekehys voisi toimia runkona, jonka kautta yksityiskohtaisempi intressien tarkastelu ja suunnittelu voi edetä. Juuri tällainen

käytännönläheisyys ja selkeä eteneminen ovat kiinnostavia Helsingin seudun kannalta, eivät niinkään smart growthin amerikkalaiset toteutukset itsessään, koska menetelmä voidaan sopeuttaa paikallisiin olosuhteisiin.

## Maankäytön periaatteiden kehittäminen ja yhdyskuntarakenteen vyöhykejako

Tuoreessa maankäyttö- ja rakennuslain arvioinnissa todetaan, että alueidenkäytössä on tarpeen ottaa huomioon alueiden ja maan osien erilaisuus. Toisaalta siinä pohditaan yleiskaavan asemaa, etenkin koska kuntarakenne on muuttumassa. Erityisesti Helsingin seudulla alueiden käyttö olisi uudistettava kokonaan. Yhtenä vaihtoehtona esitetään yleispiirteisen strategisen tason kaavan kehittämistä. Lisäksi todetaan: ”Asemakaavoitettujen taajamien ulkopuolisten alueiden alueidenkäytön ohjauksessa on syytä erottaa kaupunkiseutujen taajamien kehysalueet ja kaupunkien läheinen maaseutu ydinmaaseudun ja harvaan asutun maaseudun ohjauksesta. Kehysalueilla ja kaupunkien läheisellä maaseudulla tarvitaan tiukempaa rakentamisen ohjaamista kuin muilla alueilla.” (Arviointi maankäyttö- ja rakennuslain toimivuudesta 2013, 2014, 50.) Käsitteillä kehysalue, kaupunkien läheinen maaseutu, ydinmaaseutu ja harvaan asuttu maaseutu viitataan tällöin Suomen ympäristökeskuksen ja Oulun yliopiston laatimaan kaupunki–maaseutu-luokitukseen, jossa esitetään kuntarajoista riippumaton yhdyskuntarakenteen typologia



**Kuva 35.** Osa Suomen ympäristökeskuksen ja Oulun yliopiston kaupunki–maaseutu-luokituksen karttakuvasta, josta ilmenevät luokat ja pääkaupunkiseudun yleispiirteinen vyöhykejakauma. (Kuva yhdistetty lähteestä: <http://www.ymparisto.fi/kaupunkimaaseutuluoitus>.)

(kuva 35). Perusteena uudelle paikkatietoaineistoihin perustuvalle typologialle on se, että kuntakoon kasvaessa saman kunnan alueella voi olla monenlaisia ympäristöjä. Tavoitteena on ollut myös luokitus, joka ei riippuisi poliittisen päätöksenteon rajoista. (Suomen ympäristökeskus, kaupunki-maaseutu-luokitus.) Luokituksessa pääkaupunkiseutu koostuu olennaisesti sisemmän ja ulomman kaupunkialueen muodostamasta ytimestä, kehysalueesta ja etäämpänä kaupungin läheisestä maaseudusta. Kun pääkaupunkiseutua katsotaan tällaisena kokonaisuutena, esimerkiksi Helsingin ja sen ympäristökuntien väliset kuntarajat menettävät merkitystään (vrt. Norvasuo, 2013, 14–17).

Tällainen ympäristötypologia tukee tietyllä tavalla smart growthin ajatusperustaa. Se mahdollistaa aiempaa selkeämmän kasvukohtien, eritasoisten keskusten, säilytettävien viheralueiden ja potentiaalisten liikennekäytävien identifioinnin. Ympäristötypologian kautta keskushierarkian kysymykset näyttäytyvät mahdollisesti aiempaa selkeämmin. Vertailun vuoksi voi muistuttaa smart growth -keskustypologiasta (metropolitan center – urban center – town center – community center – transit corridor – special use center – rural community). Smart growth voidaan ymmärtää myös verkostokaupungin muotoiluksi eritasoisine keskuksineen, vaikka se sitoutuukin metropolikeskeiseen käsitykseen alueesta. Tätä kautta voi siis verrata keskenään pääkaupunkiseudun kokonaisuudessaan Helsinki-keskeistä rakennetta (joka toimii Helsingin yleiskaavan perustana) ja Espoon monikeskuksista sisäistä rakennetta. Olennaista on smart growth -ajattelun ohjelmallinen ja strategista potentiaalia sisältävä ulottuvuus, ei smart growth -ajattelun siirtäminen sellaisenaan toisistaan poikkeavien kaupunkiympäristöjen välillä.

Smart growthin pyrkimys maatalousmaan säilyttämiseen on merkityksellinen myös pääkaupunkiseudulla. Maankäyttö- ja rakennuslain arvioinnissa huomautetaan, että taajamien lähellä on houkuttelevaa ottaa maatalousmaata rakentamiseen ja pirstoa viherrakenteita, mikä hankaloittaa kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistä ja vaikeuttaa kaupungin läheisen maaseudun elinkeinoja (*Arviointi maankäyttö- ja rakennuslain toimivuudesta 2013, 2014, 54*). Smart growthia edeltäneitä mutta edelleen käytössä olevia menetelmiä maan säästämiseen ovat olleet muun muassa urban growth boundary (UGB) ja green belt. Edellisessä on pyritty määrittelemään kasvuvyöhykkeiden rajat, kun taas jälkimmäisessä on käänteisesti määritelty säilytettävät vihervyöhykkeet. (Aarnikko & Rautiainen, 2012, 7–10.)

Vielä yksi yhteys smart growthin periaatteisiin muodostuu siitä, että kaavoituksella pyritään hillitsemään ilmastonmuutosta. Tämä tavoite tulisi sovittaa muihin tavoitteisiin: ”Päästöjen vähentämistä koskevat merkittävimmät ratkaisut liittyvät kaavoituksessa yhdyskuntarakenteeseen, kaupunginosien sisäiseen rakenteeseen ja toimivuuteen, maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen, edellytysten luomiseen uusiutuvan energian tuotantoon sekä kaavan laadullisiin kysymyksiin ja vähäpäästöisen elämäntavan mahdollistamiseen. Nämä tarkoittavat muun muassa lähipalveluita jalankulkuetäisyydellä, hyviä joukkoliikennepalveluita, elävää ja toimivaa keskustaa, edellytyksiä elinkeinoelämälle, kevyen liikenteen verkostoa sekä laadukasta ja viimeisteltyä ympäristöä, jossa virkistys- ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.” (Arviointi maankäyttö- ja rakennuslain toimivuudesta 2013, 2014, 124–125.) Luettelo on kunnianhimoinen ja muistuttaa smart growthin pyrkimystä sovittaa ympäristön, talouden ja sosiaaliset tavoitteet keskenään. Smart growth ei ainoastaan pyri rakenteellisen seudullisen kehikon tuottamiseen, vaan siihen sisältyy lisäksi ajatus vuorovaikutuksesta ja elinkeinoelämän kasvuintressien huomioimisesta ja laajemmin omaksuttavasta, paikallisiin olosuhteisiin sovitettavasta toimintamallista. Siten ratkaisut voivat olla toisenlaisia pääkaupunkiseudulla kuin sen ulkopuolella. Smart growthin malli ylittää käytössä olevien kaavatasojen rajat.

### Smart growth ja smart city – käsitteiden yhtymäkohtia

Smart growth ja smart city muistuttavat käsitteenä toisiaan, mutta tämä ei tietenkään todista että niillä olisi sisällöllistä yhteyttä. Smart city on vähintään yhtä monitahoinen käsite kuin smart growth, ja tietystä näkökulmasta sen on katsottu liittyvän myös smart growthin teemoihin. Historiallisesti kyse on kahdesta eri käsitteestä, joilla on oma taustansa. Smart growth käsitteen ajallisia jatkumoina käsiteltiin jo edellä. Smart cityn käsitettä puolestaan edelsivät muun muassa wired city ja intelligent city 1980-luvulla, jolloin tietoverkkojen mahdollisuudet tulivat ilmeisiksi (Batty, 2012). Toisaalta laveus, päällekkäisyys ja riskiä viittaaminen vaivaavat kovin monia uusia kaupunkikäsitteitä, eikä tämä ole myöskään tutkimuksen näkökulmasta tyydyttävää. Hollands (2008, 305) huomauttaa, että tällaisen ”hype-käytön” yhtenä syynä on käsitteiden käyttäminen paikkojen markkinointiin (place marketing), joka puolestaan kytkeytyy uusliberalistisiin tendensseihin.

Smart growthin yhteys paikkojen markkinointiin etenkin new urbanismin kontekstissa on tullut jo edellä ilmi. Myös smart cityn käsitteen on katsottu muovautuneen tähän suuntaan. Batty et al. (2012, 486) katsovatkin, että aiempaan verrattuna smart cityn käsite korostaa nimenomaan niitä infrastruktuurin ominaisuuksia, jotka auttavat edistämään urbaania kilpailukykyä.<sup>10</sup> Toisaalta Hollands (2008, n. 4) toteaa, että vaikka smart cityn ja smart growthin käsitteillä on paljon yhteistä, niitä ei pitäisi kuitenkaan liittää suoraan yhteen. Hänenkin mukaansa smart cityn (tai intelligent cityn) käsitteellä on vahva teknologinen tausta, ja yksi sen avaintemoista on ollut tietoteknisen infrastruktuurin hyödyntäminen (Hollands, 2008, 307). Smart growth sen sijaan ei lähde ensisijaisesti teknologiasta vaan maankäytöstä. Tässä mielessä käsitteet eivät lähtökohdiltaan tarkoita samaa, vaikka ne kumpikin on valjastettu tukemaan taloudellista kasvua.

Lähtökohtien eroavuuksia korostaa myös se huomio, että tietotekniikan lisääntyvä käyttö voi osaltaan edistää kaupungin fragmentoitumista. Tällöin ei tarkoiteta ainoastaan fyysistä hajautumista vaan laajempaa kokonaisuutta, joka kattaa taloudellisen, sosiaalisen ja kulttuurisen, ja lopulta myös tilallisen. Tämä kritiikki voidaan edelleen liittää gentrifikaatioon ja ”luovien luokkien” suosimisen synnyttämään polarisaatioon. Kehitystä ajavia voimia ovat myös teknologinen determinismi ja uusliberalistinen yritysvetoisuus. (Hollands, 2008, 310–312.) Tällainen kritiikki muotoutuu kuitenkin varsin yleistäväksi ja kytkeytyy jo nykyistä smart cityn käsitettä edeltävään sosiaalikirittiseen keskusteluun. Etenkin 2000-luvulla smart cityn ja smart growthin käsitteet ovat eläneet vahvasti, joten jo 10–15 vuotta vanhat artikkelit näyttävät jossain määrin vanhentuneilta: ne tukeutuvat keskusteluihin joita käytiin ennen kuin esimerkiksi smart growthin ajatusmalleja ehdittiin testata suunnittelussa. Olisi siis tarpeen perata myös smart cityn teoreettista taustaa. Ensinnäkin olisi tarkasteltava lähemmin smart cityn ja smart growthin yhteyksiä kehittämisessä. Lisäksi smart cityn käsitettä tulisi verrata vielä varhaisempiin kaupunkisysteemiin teoretisointeihin.

---

<sup>10</sup> Kilpailukykyyn korostaminen tuli voimakkaasti esiin myös Tekesin Fiksu kaupunki avausseminaarin 28.8.2013 oheismateriaalissa (Archana Amarnathin, Virpi Mikkosen ja Kim Spiegelbergin esityksissä), mutta se ymmärrettiin ensisijaisesti urbaanien teknologioiden näkökulmasta. <http://www.tekes.fi/ohjelmat-ja-palvelut/ohjelmat-ja-verkostot/fiksu-kaupunki/aineistot/>

## Kestävän esikaupungin ongelma

Entä voisivatko smart growth ja new urbanism tarjota ratkaisumallia suomalaiselle esikaupungille? Tarkemmin katsoen new urbanism ei ehkä ole kovin kaukana suomalaisesta kaupunkisuunnittelun modernista traditiosta. Vertailua hankaloittaa huomion kiinnittäminen ulkoisiin tyylipiirteisiin. Suomalaisen arkkitehtikunnan kriittisen suhtautumisen uustraditionalismiin voi tulkita pyrkimykseksi säilyttää modernismin jatkumo ja vastustaa eklektistisiä pyrkimyksiä. Sekä uustraditionalismia että 1980-luvun postmodernismia on yhdistänyt vetoaminen vanhoihin muotoihin ja avoin asettuminen vallitsevan suuntauksen vaihtoehdoksi.

Kestävyyden tavoite on vaikuttanut kaupunkisuunnitteluun mutta ei kuitenkaan ole johtanut konsensukseen kestävän kaupungin rakenteesta. Asiaan vaikuttavat esimerkiksi tarkastelun mittakaava, se tarkastellaanko seudullista tai metropolialuetta, kaupunkia, pienempää yhdyskuntaa vai yksittäisiä rakennuksia. (Jabareen, 2006.) Tässä mielessä smart growth on seudullinen ratkaisumalli, jossa pyritään yhdistämään alueellinen ja paikallinen toisiinsa. Sitä on sovellettava paikallisista lähtökohdista eikä tarvitse ajatella, että se määrittelisi universaalin ratkaisumallin. Tässä mielessä kansainvälinen modernismi oli paljon hegemonisempaa kuin pelätty new urbanism.

Smart growth voidaan tulkita uudeksi yritykseksi tuottaa orgaanisesti rakentuvaa kaupunkia, jonka luominen sodanjälkeisen lähiörakenteen avulla monin paikoin epäonnistui. Yhdysvalloissa tärkeään asemaan nousi Jane Jacobsin teos *The Death and Life of Great American Cities* (1961), joka puolusti tiivistä vuorovaikutusta tukevaa kaupunkiympäristöä. Silti amerikkalainen kaupunkirakenne on huomattavan hajautunutta. Smart growth liittyy tähän teemaan ottamalla ihanteeksi rajallisen kokoisen mutta tiiviin keskittymän. Suomalaista sodanjälkeistä lähiörakentamista ei voi pitää erityisen epäonnistuneena ainakaan kansainvälisessä vertailussa. Voisikin ehdottaa, että siinä missä new urbanismin nostalgia on kohdistunut 1920-luvun amerikkalaiseen pikkukaupunkiin, suomalainen 1950-luvun ympäristö resonoi ihmisten mielissä vastaavalla tavalla. Rakennuslehden haastattelussa Panu Lehtovuori onkin ehdottanut arvostettua 1950-luvun rakentamista new urbanismin hengessä uusvanhan esikuvaksi (Mölsä, 2005). Hän on toisaalla todennut myös traditionalismin ja modernismin rajanvetojen vaikeuden, osin Kartanonkosken suunnittelijan Patrick Erikssonin

haastattelua siteeraten. (Lehtovuori, 2005, 38–39.) Kun Helsingin Sanomat vuonna 2007 esitteli uusvanhaa skoonelaista Jakriborgin asuinalueetta, johon oli otettu vaikutteita vanhoista hansakaupungeista, se käytti rinnastuksena Helsingin Kuninkaantammen asuinalueprojektia, johon lehden mukaan etsittiin vaikutteita Etelä-Euroopan kaupunkeista (Helsingin Sanomat 14.10.2007). Synteesi näyttää siten mahdolliselta.

Pääkaupunkiseudun paikallisessa kehittämisessä on kovin usein nojaututtu hybridirakentamisen malliin. Hybridirakentaminen voidaan ymmärtää rakentamiseksi, jossa yhdistellään samaan kiinteistökokonaisuuteen useita eri käyttötarkoituksia, kuten myymälätiloja, muita palveluja, liikennetiloja ja asumista. Parhaimmillaan on kyse toimintojen onnistuneesta sekoittamisesta. Ongelmalliseksi hybridirakentaminen sen sijaan muodostuu, jos siitä tulee yksipuolinen tapa tuottaa taajamarakenteen ”kasvupisteitä”. Tässä mielessä huomiota on jo kiinnitetty suurten kauppakeskusten sijoitteluun irralleen muusta yhdyskuntarakenteesta, vaikka ne muuten sijaitsisivat liikenteellisesti edullisessa paikassa. Vaikka hybridirakennus tarjoaakin toiminnallisesti keskitetyt palvelut liikennevirtojen varrella, se ei kuitenkaan muodosta julkista kaupunkiympäristöä, joka on smart growthin tärkeä tavoite.

Smart growth pyrkii ratkaisemaan kestävyysongelman yhdistämällä taloudellisen kasvun, sosiaalisen kestävyys ja ympäristönsuojelun tavoitteet. Lähtökohta on ristiriitainen, mutta olennaista on lähestymistapa, jolla kestävyys tavoitteet pyritään viemään laaja-alaisen suunnitteluprosessin läpi. Toinen smart growthin tärkeä piirre on nostaa viihtyvyys ja kaupunkiympäristö kehittämisen keskeiseksi tavoitteeksi. Olennaista on tällöin seudullisen kokonaisnäkömyksen liittäminen paikallisen kehittämisen tavoitteisiin.

## Lähteet

### Verkkolähteitä

C.E.U. Council for European Urbanism: <http://www.ceunet.org/>

Charter of the New Urbanism (2001): <http://www.cnu.org/charter>

The Congress for the New Urbanism: <http://www.cnu.org/>

Main Street program: <http://www.preservationnation.org/main-street/about-main-street/>

United States Environmental Protection Agency (EPA) Smart Growth sivusto: <http://www.epa.gov/smartgrowth/index.htm>

Basic Information, What is smart growth: [http://www.epa.gov/smartgrowth/basic\\_info.htm](http://www.epa.gov/smartgrowth/basic_info.htm)

About Smart Growth, Smart Growth Principles: [http://www.epa.gov/smartgrowth/about\\_sg.htm](http://www.epa.gov/smartgrowth/about_sg.htm)

Smart Growth and Transportation: <http://www.epa.gov/dced/topics/transportation.htm>

Smart Growth Online, Smart Growth Network: <http://smartgrowth.org/network.php>

Suomen ympäristökeskus, kaupunki-maaseutu-luokitus: <http://www.ymparisto.fi/kaupunkimaaseutulouokitus>

### San Diegoa ympäristöineen koskeva suunnitelma- ja tietomateriaali:

San Diegon kaupungin verkkosivut. <http://www.sandiego.gov/>

City of San Diego General Plan 2008. Saatavissa: <http://www.sandiego.gov/planning/genplan/> (2013-03-16)

State & County QuickFacts. <http://quickfacts.census.gov/qfd/index.html> (2013-06-28)

Regional Comprehensive Plan for the San Diego Region: Executive Summary. (2004, July). SANDAG. Saatavissa: [http://www.sandag.org/programs/land\\_use\\_and\\_regional\\_growth/comprehensive\\_land\\_use\\_and\\_regional\\_growth\\_projects/RCP/rcp\\_final\\_execsum.pdf](http://www.sandag.org/programs/land_use_and_regional_growth/comprehensive_land_use_and_regional_growth_projects/RCP/rcp_final_execsum.pdf) (2013-03-27).

Smart growth concept map site descriptions (Last Updated: January 27, 2012). Saatavissa: [http://www.sandag.org/uploads/projectid/projectid\\_296\\_14002.pdf](http://www.sandag.org/uploads/projectid/projectid_296_14002.pdf) (2012-03-30).

Bayside Community Center: <http://www.baysidecc.org/> (2013-03-30).

City Heights Initiative <http://pricecharities.org/City-Heights-Initiative/> (2013-04-20).

Community Planning Section: About Otay Ranch. Saatavissa: [http://www.chulavistaca.gov/City\\_Services/Development\\_Services/Planning\\_Building/Planning/Community/Default.asp](http://www.chulavistaca.gov/City_Services/Development_Services/Planning_Building/Planning/Community/Default.asp) (2013-04-21)

Community Profiles. <http://www.sandiego.gov/planning/community/profiles/index.shtml> (2013-03-30).

Our community [Otay Ranch]. <http://otayranchheritage.org/community.html> (2013-04-21)

### Pääkaupunkiseudun esimerkkialueet (Kaivoksela, Karakallio, Kannelmäki):

Alueelliset suunnitelmat, Kannelmäki - Lassila - Pohjois-Haagan alueellinen kehittämissuunnitelma. Saatavissa: <http://www.esikaupunki.hel.fi/aaineistopankki/suunnitelmat> (2012-09-04).

Kannelmäki - Lassila - Pohjois-Haaga, lähtötietoja 2010. Saatavissa: [http://www.esikaupunki.hel.fi/alueet/kannelmaki\\_lassila\\_pohjois\\_haaga/suunnittelun\\_vaiheita](http://www.esikaupunki.hel.fi/alueet/kannelmaki_lassila_pohjois_haaga/suunnittelun_vaiheita) (2012-09-05)

Karakallio-Seura. Saatavissa: <http://www.karakallioseura.fi/> (2014-03-19)

Karatalo. Saatavissa <http://www.espoo.fi/karatalo> (2014-03-19)



- Aarnikko, Heljä & Rautiainen, Juhana** (2012). *Vyöhykesuunnittelu kaupunkiseutujen hajakentämisen hallinnassa. MAL-verkostohanke.* MAL-verkostohanke & Sito. Saatavissa: [www.mal-verkosto.fi/hankkeet/vyohykesuunnitteluhankkeen\\_loppuraportti](http://www.mal-verkosto.fi/hankkeet/vyohykesuunnitteluhankkeen_loppuraportti)
- Anthony, Jerry** (2008). Exploring Causes of Smart Growth Policy Adoption: Many Challenges Persist. *Social Science Quarterly (Wiley-Blackwell)*, 89(5), 1373–1377. doi:10.1111/j.1540-6237.2008.00582.x
- Arviointi maankäyttö- ja rakennuslain toimivuudesta 2013.** (2014). Helsinki: Ympäristöministeriö. Saatavissa: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/42827>
- Batty, Michael** (2012). Editorial: Smart cities, big data. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 39(2), 191 – 193. doi:10.1068/b3902ed
- Batty, Michael et al.** (2012). Smart cities of the future. *Eur. Phys. J. Special Topics*, 214, 481–518.
- Brain, David** (2005). From Good Neighborhoods to Sustainable Cities: Social Science and the Social Agenda of the New Urbanism. *International Regional Science Review*, 28(2), 217–238. doi:10.1177/0160017605275161
- Campbell, Scott** (1996). Green cities, growing cities, just cities? *Journal of the American Planning Association*, 62(3), 296–312.
- Chapin, Timothy S.** (2012). Introduction. *Journal of the American Planning Association*, 78(1), 5–15. doi:10.1080/01944363.2011.645273
- Daniels, Tom** (2001). Smart Growth: A New American Approach to Regional Planning. *Planning Practice & Research*, 16(3/4), 271–279. doi:10.1080/02697450120107880
- Downs, Anthony** (2005). Smart Growth: Why We Discuss It More than We Do It. *Journal of the American Planning Association*, 71(4), 367–378. doi:10.1080/01944360508976707
- Grant, Jill L.** (2009). Theory and Practice in Planning the Suburbs: Challenges to Implementing New Urbanism, Smart Growth, and Sustainability Principles1. *Planning Theory & Practice*, 10(1), 11–33. doi:10.1080/14649350802661683
- Hankonen, Johanna** (1994). *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-Luvulla.* Espoo & Helsinki: Otatieto & Gaudeamus.
- Helasvuo, Olli & Vainio, Niina** (Eds.). (2008). *Laatua laitakaupungilla. Vantaan ostoskeskukset 1961–1986.* [Vantaa]: Vantaan kaupunginmuseo & Vantaan kaupunkisuunnittelu.
- Helsingin Sanomat** 14.10.2007.
- Hollands, Robert G.** (2008). Will the real smart city please stand up? *City*, 12(3), 303–320. doi:10.1080/13604810802479126
- Hurme, Riitta** (1991). *Suomalainen lähiö Tapiolasta Pihlajamäkeen [= The Finnish neighbourhood unit from Tapiola to Pihlajamäki].* Helsinki: Societas scientiarum Fennica.
- Jabareen, Yosef Rafeq** (2006). Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models, and Concepts. *Journal of Planning Education and Research*, 26(1), 38–52. doi:10.1177/0739456X05285119
- Jacobs, Jane** (1961). *The Death and Life of Great American Cities.* New York: Vintage.
- Knaap, Gerrit, & Talen, Emily** (2005). New Urbanism and Smart Growth: A Few Words from the Academy. *International Regional Science Review*, 28(2), 107–118. doi:10.1177/0160017604273621

- Krueger, Rob, & Gibbs, David** (2008). "Third Wave" Sustainability? Smart Growth and Regional Development in the USA. *Regional Studies*, 42(9), 1263–1274. doi:10.1080/00343400801968403
- Laine, Tarja** (2008). Eheiden yhdyskuntien teoriasta. Teoksessa: *Eheät yhdyskunnat – Taikasanasta elinympäristöksi* (toim. Mervi Ilmonen). Suomen ympäristö 15/2008. Helsinki: Uudenmaan ympäristökeskus. 9–18.
- Larsen, Kristin** (2005). New Urbanism's Role in Inner-city Neighborhood Revitalization. *Housing Studies*, 20(5), 795–813. doi:10.1080/02673030500214068
- Lee, Sugie, & Leigh, Nancey Green** (2005). The Role of Inner Ring Suburbs in Metropolitan Smart Growth Strategies. *Journal of Planning Literature*, 19(3), 330–346. doi:10.1177/0885412204271878
- Lehtovuori, Panu** (2005). Ankkalinna, pilvilinna vai onnenlinna? Katsaus uustraditionalistiseen kaupunkirakentamiseen. [Duckville, utopia or happyville? A report on neo-traditionalist urban development.]. *Arkkitehti* 1/2005, 30–39.
- MacLeod, Gordon** (2013). New Urbanism/Smart Growth in the Scottish Highlands: Mobile Policies and Post-politics in Local Development Planning. *Urban Studies*, 50(11), 2196–2221. doi:10.1177/0042098013491164
- Maijala, Olli** (2009). Yhdyskuntien hajautuminen ja sen hallintakeinot. Teoksessa: *Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu* (toim. Rauno Sairinen). Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 96. Espoo: Teknillinen korkeakoulu. 27–42.
- Maisala, Pertti** (2008). *Espoo – oma lukunsa. Kaupunkisuunnittelun, kaupunkirakentamisen ja kaavoitushallinnon kehitys vuoteen 2000*. Espoo: Espoon kaupunkisuunnittelukeskus.
- Mapes, Jennifer, & Wolch, Jennifer** (2011). "Living Green": The Promise and Pitfalls of New Sustainable Communities. *Journal of Urban Design*, 16(1), 105–126. doi:10.1080/13574809.2011.521012
- Meck, Stuart** (toim.) (2002). *Growing Smart Legislative Guidebook*. Chicago, IL: American Planning Association. Saatavissa: [www.planning.org/growingSMART/guidebook/](http://www.planning.org/growingSMART/guidebook/)
- Mikkola, Kirmo** (1972). *Metsäkaupungin synty, funktionalismin kaupunkisuunnittelun aatehistoria* (Lisensiaattityö). Teknillinen korkeakoulu, yhdyskuntasuunnittelun laitos ja arkkitehtuurin historian laitos, Espoo, Otaniemi.
- Mäkäraainen, Jouni** (2005). *Sosiaalinen eheys yhdyskuntasuunnittelussa. Kokemuksia Jyväskylän kaupunkiseudulta*. Suomen ympäristö 798. Helsinki: Ympäristöministeriö.
- Mölsä, Seppo** (2005). Uusvanha kaupunkiarkkitehtuuri on tullut jäädäkseen. *Rakennuslehti* 27.10.2005. Saatavissa: [www.rakennuslehti.fi/uutiset/lehtiarkisto/7536](http://www.rakennuslehti.fi/uutiset/lehtiarkisto/7536)
- Norvasuo, Markku** (2013). *Visio Suvelan paikalliskeskuksesta lähiökehittämisen muutoksessa*. [Espoo]: Aalto-yliopisto. Saatavissa: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-5114-7>
- Schalén, Mona et al.** (2012). Kaivoksen alueinventointi. (Anne Mäkinen, Ed.). Vantaan kaupunkisuunnittelu.
- Sairinen, Rauno & Maijala, Olli** (2009). Johdanto. Teoksessa: *Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu* (toim. Rauno Sairinen). Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 96. Espoo: Teknillinen korkeakoulu. 7–14.

- Sairinen, Rauno & Savisalo, Anssi** (2008). Sosiaalinen ja kulttuurinen eheys. Teoksessa: *Eheät yhdyskunnat – Taikasanasta elinympäristöksi* (toim. Mervi Ilmonen). Suomen ympäristö 15/2008. Helsinki: Uudenmaan ympäristökeskus. 63–71.
- Sammalkorpi, Risto** (1976). *Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen eheyttäminen – eheyttävä rakentaminen*. Helsinki: Helsingin seutukaavaliitto.
- Scott, James Wesley** (2007). Smart Growth as Urban Reform: A Pragmatic “Recoding” of the New Regionalism. *Urban Studies (Routledge)*, 44(1), 15–35. doi:10.1080/00420980601074284
- Sieverts, Thomas** (2003). *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. Abingdon: Spon Press.
- Sohmer, Rebecca R., & Lang, Robert E.** (2000). Editors’ Introduction: From seaside to Southside: New urbanism’s quest to save the inner city. *Housing Policy Debate*, 11(4), 751–760.
- Soja, E. W.** (2009). Regional Planning and Development Theories. In (R. Kitchin & N. Thrift, Eds.) *International Encyclopedia of Human Geography*. Oxford: Elsevier. Saatavissa: [www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080449104008774](http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080449104008774)
- Song, Yan** (2005). Smart Growth and Urban Development Pattern: A Comparative Study. *International Regional Science Review*, 28(2), 239–265. doi:10.1177/0160017604273854
- This Is Smart Growth** (2006). International City/County Management Association and Smart Growth Network. Saatavissa: [www.smartgrowth.org/pdf/this\\_is\\_smart\\_growth.pdf](http://www.smartgrowth.org/pdf/this_is_smart_growth.pdf)
- Urban sprawl in Europe: The ignored challenge.** (2006). Copenhagen: European Environment Agency & Office for Official Publications of the European Communities. Saatavissa: [www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10](http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10)
- Weitz, Jerry** (2012). Growth Management in the United States, 2000–2010 A Decennial Review and Synthesis. *Journal of Planning Literature*, 27(4), 394–433. doi:10.1177/0885412212451030
- Wojtowicz, Robert** (1996). *Lewis Mumford and American modernism: Eutopian theories for architecture and urban planning*. Cambridge; New York: Cambridge University Press.
- Ye, Lin, Mandpe, Sumetha, & Meyer, Peter B.** (2005). What Is “Smart Growth?” – Really? *Journal of Planning Literature*, 19(3), 301–315. doi:10.1177/0885412204271668



Tervetuloa Elävä esikaupunki – hankkeen seminaariin!



## **Voiko lähiön mainetta suunnitella? – Asuinalueiden brändäys aluekehittämisessä**

Aika: Perjantai 24.5.2013 klo 12.30–16.30.

Paikka: Valtiotieteellisen tiedekunnan luentosali  
Unioninkatu 37, Helsingin yliopisto.

<http://www.helsinki.fi/teknos/opetustilat/keskusta/u37/lis.htm>

Brändäys on tuttua kuluttajatuotteista ja palveluista, mutta sitä tehdään yhä enemmän myös kaupunki- ja aluesuunnittelussa. Kaupunkien ja alueiden välinen kilpailu investoinneista, turisteista ja asukkaista pakottaa tietoisin brändin rakentamiseen. Mutta miten alueen brändi rakennetaan? Voidaanko sitä muuttaa, jos mielikuvat asuinalueesta eivät vastaa toivottua? Voiko alueen brändi muuttua vain ajan kanssa? Nostaako myönteinen mielikuva, hyvä brändi, asuinalueen hintatasoa? Onko asuinalue- ja kaupunkibrändeistä hyötyä vai haittaa? Ovatko asuinalueet ja kaupungit ensisijaisesti kulutustuotteita? Seminaarissa pohditaan aluebrändäyksen roolia ja merkitystä asuntotuotannossa sekä tarkastellaan sen mahdollisuuksia ja haasteita muun muassa rakennuttamisen, kaupunkiuudistamisen ja asukkaiden näkökulmista. Tervetuloa keskustelemaan näistä teemoista!

### **OHJELMA**

- 12.30 Seminaarin avaus ja johdatus teemaan  
”Brändäys alue- ja kaupunkipolitiikan välineenä”  
Tutkija Mervi Ilmonen, Aalto-yliopisto/Maankäyttötieteet/YTK
- 13.00 “The Danish Experience: A better Image! Possibilities and Challenges for Housing Estates.”  
Senior Researcher Hedvig Vestergaard, Aalborgin yliopisto/SBI, Tanska
- 13.45 ”Lähiöiden muutos ja brändäys”  
Projektipäällikkö Tero Santaoja, Helsingin kaupungin lähiöprojekti

- 14.15 Kahvitauko
- 14.30 ”Onko meillä rohkeutta? Kaupungin strategia ja brändäys epävarmana aikana.”  
Tutkija Virpi Sorsa, Aalto yliopisto, Hanken Svenska handelshögskolan
- 15.00 ”Miten asuinaluebrändi rakennetaan”  
Johtaja Pekka Helin, Asumisen liiketoiminnan kehittäminen, YIT
- 15.30 ”Asukastoiminta asuinalueen imagon muuttajana”  
Otto-Ville Mikkeli, Roihuvuori-seura
- 16.00 Keskustelu ja seminaarin loppusanat
- 16.30 Seminaari päättyy

Seminaarin tarkempi ohjelma on saatavissa täältä: <http://eloisa.urba.fi/ajankohtaista>.

Seminaarin järjestää Aalto-yliopiston Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmän koordinoima ja Tekesin rahoittama Elävä esikaupunki (ELOISA) -hanke yhteistyössä Kaupunkitutkimus ja metropolipolitiikka -ohjelman kanssa. ELOISA-hankkeen tavoitteena on vahvistaa pääkaupunkiseudun esikaupunkialueiden kykyä sopeutua tulevaisuuden haasteisiin. Lisätietoja hankkeesta: <http://eloisa.urba.fi/> (ELOISA)

Seminaari on maksuton. Pyydämme kuitenkin osallistujia ilmoittautumaan seminaariin Eija Saarelle ([eija.saari@aalto.fi](mailto:eija.saari@aalto.fi)) 22.5. mennessä kahvitarjoilun järjestämisen vuoksi.

## Oivallinen ostarinseutu -suunnittelutyöpaja Kanneltalossa 4.12.2012

### Yhteenvedo työpajassa käydystä keskustelusta

*(Yhteenvedo on laadittu työpajan järjestämisen jälkeen vuoden 2013 alussa, ja se on julkaistu Eloisa-hankkeen verkkosivuilla maaliskuussa 2013. Tässä liitteessä on yhteenvedon teksti sellaisenaan, lukuun ottamatta pieniä kieliasuun liittyviä korjauksia, joita tehtiin hankkeen loppuraportin kokoamisen yhteydessä.)*

### *Oivallinen ostarinseutu -työpajan tavoitteet ja tämän yhteenvedon luonne*

Aalto-yliopiston Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmä YTK ja Helsingin kaupunki järjestivät Kannelmäen ostarinseudun kysymyksiä pohtivan suunnittelutyöpajan *Oivallinen ostarinseutu* Kanneltalossa 4.12.2012. Työpaja järjestettiin osana *Elävä esikaupunki* -tutkimushanketta. Työpajaan kutsuttiin mukaan kannelmäkeläisiä asukkaita, yrittäjiä ja muita toimijoita, pääkaupunkiseudun kaupunkien virkamiehiä sekä eri alojen asiantuntijoita. Tilaisuuteen osallistui noin 40 henkeä.

Tilaisuuden tavoitteena oli tuottaa ideoita Kannelmäen ja muiden esikaupunkien ostarinseutujen kehittämiseen. Työpajassa myös kerättiin kokemusta charrette-tyyppisestä suunnitteluyhteistyöstä. Tämä raportti sisältää yhteenvedon päivän työskentelystä sekä päivän lopuksi käydystä yleiskeskustelusta.

Yhteenvedoraportissa kuvataan aluksi lyhyesti työpajan järjestämisen tausta ja päivän kulku. Sen jälkeen esitellään työskentelyssä esiin nousseita ideoita ja niistä paikan päällä käytyä keskustelua. Ideoita, näkökulmia ja puheenvuoroja ei ole tutkimushankkeen tässä vaiheessa prosessoitu eteenpäin esimerkiksi suositusluontoisiksi lausumiksi tai muiksi vastaaviksi johtopäätöksiksi. Raportti on

koottu tulevien analyysien ja jatkotoimien lähdetietomateriaaliksi. Se perustuu työpajan aineistoon ja päivän lopuksi käydyn yleiskeskustelun dokumentointiin. Raportin on dokumenttien pohjalta koonnut Mikko Mälkki (Aalto-yliopisto/YTK).

## *Työpaja osana Elävä esikaupunki -hanketta*

Elävä Esikaupunki, lyhyesti ELOISA, on Tekesin rahoittama kolmivuotinen (2011–2013) tutkimushanke, jossa tutkitaan keinoja lisätä asuinalueiden elin-kaarikestävyyttä. Tavoitteena on myös eri toimijoiden omaehtoisuuden lisääminen. Hanke sisältää useita aihealueita. Esikaupunkeja tarkastellaan muun muassa alueellisen toimijuuden, kaupunkitilan käytön ja joustavan käyttäjälähtöisen tilatarjonnan näkökulmista. Hankkeen yhtenä tärkeänä tavoitteena on saattaa eri toimijoita vuoropuheluun keskenään.

Elävä esikaupunki on yksi osa Tekesin Tila-ohjelman hankkeista. Hankkeeseen sisältyy kolme erillistä tutkimusosuutta; Aalto-yliopistolla, Kuluttajatutkimuskeskuksella ja Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksella on kullakin omat osuutensa. Kokonaisuutta koordinoi Aalto-yliopiston Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmä YTK (aikaisempi Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus).

Muita osapuolia ovat muun muassa Espoon, Helsingin ja Vantaan kaupungit, Ympäristöministeriö sekä pääkaupunkiseudulla toimivat kiinteistöalan yritykset. Lisätietoja Elävä esikaupunki -hankkeesta löytyy osoitteesta [eloisa.urba.fi](http://eloisa.urba.fi).

Työpajan järjestäminen liittyi hankkeen osioihin, jotka käsittelevät rakennuskan-  
nan muutoksia ja suunnittelua (TP4), asuntojen joustavat typologioita (TP8)  
sekä hybridikonsepteja ja joustotilojen käyttöä (TP9).

Kannelmäki on yksi Elävä esikaupunki -hankkeen kuudesta kohdealueista pää-  
kaupunkiseudulla. Työpajatyypistä suunnittelua tutkivan tilaisuuden järjestä-  
minen Kannelmässä oli luontevaa muun muassa siksi, että Kannelmäestä on  
tehty aiempia tutkimuksia, jotka tarjosivat työskentelylle hyödyllistä taustatietoa.  
Esimerkiksi Aalto-yliopiston Helsingin kaupungille tekemän Urbaani Onni -tut-  
kimushankkeen yhteydessä tehtiin Pehmo-GIS-menetelmällä asukaskysely eri  
paikkojen merkityksistä asukkaille Kannelmässä.

## *Miksi ostarinseutu?*

Ostoskeskuksilla on ollut lähiöissä perinteisesti merkitystä paitsi kauppapaik-  
koina, myös julkisena tilana ja mahdollisuuksien luojina kohtaamisille ja sosi-  
aalille vuorovaikutukselle. Ostoskeskuksia koskevat kysymykset nivoutuvatkin  
laajemmin kaupunginosien tulevaisuutta koskeviin kysymyksiin.



Kaupan keskittyminen aiempaa suurempiin yksiköihin ja toisaalta vanhojen ostoskeskusten rakennusten tuleminen peruskorjausikään ovat luoneet tilanteen, jossa monet ostarit ovat menettäneet tai menettämässä vanhan asemansa. Tämä kehityskulku on myös Kannelmäen ostarinseudun kysymysten taustalla. Kiinteistön kunnossapidon rahoittaminen edellyttää tilojen pysymistä aktiivisessa, tuottavassa käytössä.

Kannelmäen vanhan ostoskeskuksen eteläisemmän osan maanvuokrasopimus tällä hetkellä voimassa vuosikymmenen loppuun asti. Maapohjan omistaa Helsingin kaupunki. Kiinteistövirasto on ilmoittanut että ostarin eteläisemmän osan tontinvuokrasopimuksen pidemmän jatkamisen edellytyksenä on suunnitelma kiinteistön tulevista korjauksista ja kehittämisestä.

Ostarinseudulla tulevaisuus ei ole vain kauppiaitten ja maanomistajan välinen asia. Muiden kaupunkisuunnittelukysymysten tapaan se on kaupunkiyhteisöä laajemmin koskettava kysymys, ja siksi luonteva aihe myös eri osapuolia kokoa- van suunnittelutyöpajan pohdittavaksi. Kannelmäen Pehmo-GIS-kyselyssä ostarinseutu oli saadun palautteen mukaan yksi Kannelmäen niistä osa-alueista, joiden kehittämistä toivottiin. (ks.[http://ytk.aalto.fi/fi/tutkimus/hankkeet/Kannelmaki\\_PehmoGIS\\_uusin.pdf](http://ytk.aalto.fi/fi/tutkimus/hankkeet/Kannelmaki_PehmoGIS_uusin.pdf))

Työpajaa valmisteltaessa käydyissä keskusteluissa Helsingin kaupungin kanssa todettiin, että Kannelmäessä on otollinen vaihe pohtia pääkaupunkiseudun esikaupunkieihin yleisemminkin liittyvää ostarikysymystä.

## *Millainen työpaja?*

Työpajassa haluttiin luoda tilanne, jossa monenlaista asiantuntemusta ja erilaisia näkökulmia on tuotu saman suunnittelupöydän ääreen. Työskentelyssä kerättiin ja tuotettiin Kannelmäen ostarinseutua koskevia konkreettisia ideoita ja näkemyksiä. Työpajan tavoitteena on ollut tuottaa aineistoa, jota voidaan käyttää inspiraationa muun, perinteisemmän suunnittelun rinnalla myös muualla pääkaupunkiseudulla.

'Charrette'-työtapa tunnetaan erityisesti angloamerikkalaisessa suunnittelukäytännössä. Termi viittaa intensiiviseen ohjelmalliseen ryhmätyöskentelyyn, jonka kesto on etukäteen rajattu tiiviiseen ajanjaksoon ja jonka aikana tuotetaan konkreettisia tuloksia. Alkujaan charrette-työskentely (ransk. charrette = vaunut) on viitannut 1800-luvun Pariisin École des Beaux-Arts -koulun opiskelijoiden tapaan viimeistellä teoksiaan kuumeisesti vielä vaunuissa matkalla kohti työn kriittikittalaisuutta tai näyttelyn ripustusta.

Kaupunkisuunnitteluun sovellettuna käsite charrette tarkoittaa yleensä sitä, että tiiviissä työskentelyssä pyritään paitsi ideoimaan, myös tekemään konkreettisia

ehdotuksia siitä, miten ideoita voidaan sovittaa yhteen ja soveltaa käytäntöön. Termi charrette voi viitata joko pitkäkestoisempaan, yhteisten ohjelmoitujen suunnittelutilaisuuksien sarjaan tai lyhyempään työskentelyjaksoon, kuten tässä tapauksessa.

## *Valmistelu, osallistujat ja ennakkomateriaali*

Työpajan valmisteluista vastasivat Aalto-yliopiston (/YTK) osalta tutkijat Karin Krokfors, Mikko Mälkki ja Markku Norvasuo. Helsingin kaupungin puolelta järjestelyihin osallistuivat Kaupunkisuunnitteluvirasto (KSV) sekä Talous- ja suunnittelukeskus (TASKE), jotka tekivät työpajan mahdolliseksi tarjoamalla hankkeen käyttöön työpanoksensa ja asiantuntemuksena, tuottamalla taustamateriaalia sekä auttamalla järjestämään Kanneltalosta tilat työskentelylle.

Kutsu työpajaan julkaistiin kaupunginosat.net -sivustolla sekä Kannelmäki-liikkeen nettisivulla ja Facebook-sivulla. Lisäksi lähetettiin kohdennettu kutsukirje Kannelmäen ostoskeskuksen molemmille kiinteistöyhtiöille, ostoskeskuksen naapureina oleville 12:lle asunto-osakeyhtiölle, Kaarela-seuralle sekä kaikille Elävä esikaupunki -tutkimushankkeen osapuolille.

Määräaikaan mennessä tilaisuuteen ilmoittautui 41 henkeä, ja työpajassa oli paikalla suunnilleen sen verran ihmisiä. Lähtökohtana oli, että työpajaan osallistutaan koko päiväksi, ja selvästi suurin osa osallistujista pystyikin toimimaan näin.

## *Päivän kulku*

Aluksi käytiin läpi päivän tavoitteet ja toimintaperiaatteet, alueen suunnittelun nykytilanne sekä erilaisia näkökulmia ostoskeskuksen ympäristön sekä Vanhaisrentien varren kehittämiseen. Alustukset tarjosivat taustatietoa päivän työskentelylle. Alustusten jälkeen jakauduttiin viiteen työryhmää, jotka työskentelivät noin kolmen tunnin ajan. Iltapäivällä työryhmät esittelivät toisilleen työskentelynsä tuloksia. Esitysten pohjalta käytiin kokoava yleiskeskustelu. Töiden esittelyyn ja yleiskeskusteluun oli kutsuttu ulkopuolisiksi asiantuntijoiksi ja kommentaattoreiksi Vantaan pitkäaikainen kaupunkisuunnittelujohtaja Jukka Kullberg sekä arkkitehti Leena Suomela Pöyry Finland Oy:stä.

Työpajan osallistujat valitsivat oman kiinnostuksensa mukaan missä ryhmässä työskentelivät. Ryhmäkooksi muodostui ryhmästä riippuen 4–10 henkeä. Työryhmien sihteereinä toimivat:

Ryhmä 1: Karoliina Hartiala (Hki/Taske); ryhmä 2: Karin Krokfors (Aalto/YTK); ryhmä 3: Markku Norvasuo (Aalto/YTK); ryhmä 4: Mikko Mälkki (Aalto/YTK); ryhmä 5: Anu Kuutti (Hki/KSV).

Työskentelyn lähtökohdiksi annettiin kysymyksiä, joita ryhmät saattoivat lähestyä haluamallaan tavalla. Ryhmien käyttöön jaettiin taustamateriaalina myös alueen suunnittelutilannetta koskevat keskeiset dokumentit (Kannelmäki–Lassila–Pohjois-Haaga, alueellinen kehittämissuunnitelma lähtötietoineen). Käytössä oli myös internet. Työryhmät jakaantuivat työskentelemään eri puolille Kanneltaloa noin kolmeksi tunniksi. Ryhmät kokoontuivat iltapäivällä jälleen Kanneltalon auditorioon esittelemään työskentelynsä tuloksia.

### *Aamupäivän alustukset:*

*Päivän työskentelyn tavoitteet: miksi 'Oivallinen ostarinseutu', miksi 'charrette'-työskentely?*

Mikko Mälkki ja Markku Norvasuo / Aalto-yliopisto, YTK

*Kannelmäen suunnittelutilanne ja muutospaineet*

Anu Kuutti / Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

*Ostarien kehittämisen haasteita*

Leena Suomela / Pöyry Finland Oy

*Ostarinseutu ja julkinen tila*

Pasi Mäenpää / Helsingin yliopisto

*Joustavat tilaratkaisut – toimiva esikaupunki*

Karin Krokfors / Aalto-yliopisto, YTK

### *Työryhmien teemat sekä ryhmille evästykseksi annetut kysymykset:*

#### **Ryhmä 1: Asuminen ja arjen palvelut ja toiminnot**

- Mitä kaikkea toimintaa ja palveluja Kannelmäki tarjoaa nyt?
- Mitä uutta toimintaa Kannelmäkeen tarvittaisiin? Mitä palveluja?
- Millaisia asuntoja Kannelmäestä puuttuu, tai tarvittaisiin tulevaisuudessa?
- Miten palvelut ja asuminen ovat yhteydessä toisiinsa? Miten niiden tulisi olla?

#### **Ryhmä 2: Tilat ja niiden tarjoamat mahdollisuudet**

- Miten Kannelmäen nykyinen rakennuskanta palvelee erilaisia tarpeita?
- Onko nykyisiä rakennuksia ja tiloja mahdollista hyödyntää myös uusilla tavoilla? Millaisilla?
- Tarvitseeko Kannelmäki uudenlaisia tiloja? Millaisia tiloja puuttuu?
- Toimivatko Kannelmäen sisäiset kulkuyhteydet? Toimiiko kaupunkirakenne?

#### **Ryhmä 3: Yritysten, yhtiöiden ja yhdistysten merkitys Kannelmäelle**

- Ketkä pyörittävät Kannelmäen palveluja, aktiviteetteja ja muuta elämää ja edistävät sen kehittymistä?
- Millaisia tavoitteita ja tarpeita näillä toimijoilla on?
- Millaisia uusia aktiviteetteja Kannelmäkeen tarvitaan? Kuka voisi tarttua toimeen? Miten? Keiden tuella?
- Miten Kannelmäkeä hyödyttävää toimintaa voidaan edistää? Miten uudenlaisten ideoiden toteutuminen voidaan tehdä käytännössä mahdolliseksi?

#### **Ryhmä 4: Kannelmäki osana Luoteis-Helsinkiä**

- Mikä on Kannelmäen rooli osana Luoteis-Helsinkiä / koko kaupunkia / pääkaupunkiseutua?
- Miten Kannelmäki erottuu (toiminnoiltaan, rakennuskannaltaan ym.) ympäröivistä alueista?
- Voisiko Kannelmäki profiloitua vahvemmin ja erottua jossain suhteessa muista alueista? Millä tavoilla?
- Tulisiko Kannelmäen kytkeytyä vahvemmin ympäröiviin alueisiin?
- Miten hyödyntää parhaiten sitä, että Kannelmäki on osa laajempaa aluetta?

#### **Ryhmä 5: ”Kannelmäki 2040”**

- Mihin suuntaan Kannelmäen ja Luoteis-Helsingin kehitystä tulisi ohjata pitkällä tähtäimellä?
- Miten kaupungin rakentamisessa ja kaupunkielämässä tulisi varautua tulevaisuuteen?
- Miten kaupungin rakentamisessa ja kaupunkielämässä voidaan luoda toivottavaa tulevaisuutta?
- Millä toimilla sitä aletaan luoda jo nyt?



## *Ryhmätöiden purku*

### **Ryhmä 1**

#### **Asuminen ja arjen palvelut ja toiminnot**

Kannelmäessä on tällä hetkellä tarjolla monenlaisia palveluja liittyen muun muassa päivittäistavaroihin, terveyteen ja hyvinvointiin sekä liikuntaan ja vapaa-aikaan. Ryhmä kokosi työnsä aluksi listaa Kannelmäen nykyisistä palveluista. Mainituiksi tulivat muun muassa ruokakaupat, apteekkipalvelut, kampaamot, kauneushoitolat, terveysasema, fysioterapeutti, ompelimo, verhoomo, pesulapalvelut, kehystämö, eläinlääkäri, kuntosali ja muita liikuntapaikkoja, kirjasto, pakoputkiliike, baareja, kioskki, kukkakauppa sekä autokoulu – seurakunnan tarjoaman toiminnan ja koulujen ja päiväkotien lisäksi.

Suurin osa palveluista on kävelymatkan päässä asunnosta, ja näin tulisi ryhmän mukaan olla myös jatkossa. Asumisen ja palvelujen välinen yhteys on tietyllä tavalla koko ostarikeskustelun ytimessä. Vanha ostari on helpommin saavutettavissa kuin Prisma, tai kauppakeskus Kaari.

Ostarinseudun palveluihin liittyen ryhmä pohti mitä palveluja olisi luonteva sijoittaa täydentämään ostarin nykyistä toimintaa, ja/tai millaiselle toiminnalle Kannelmäessä olisi ryhmän mukaan laajemminkin tilausta. Listalle kertyi muun





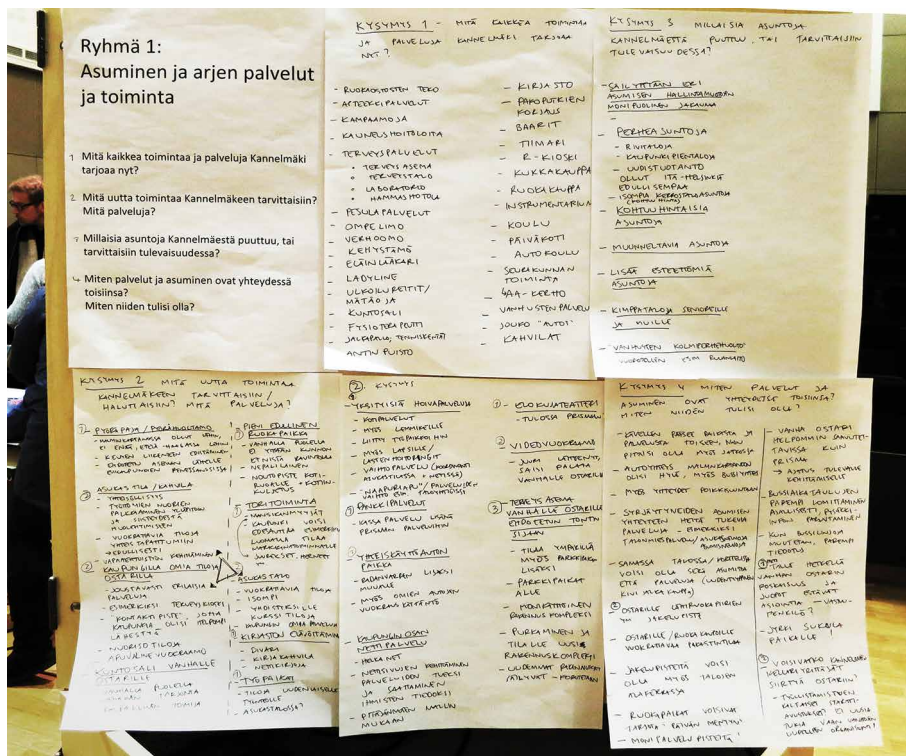
muassa seuraavia ideoita: pyörähuolto, kuntosali, ruokapaikkoja (etniset ruoka-paikat, noutoruoka ym.), pankkipalvelut, kahvila, nuorisotiloja sekä asukastila. Ostarille ideoitiin myös lähiruokatoimintoja sekä vuokrattavaa tilaa pakastinsäilyttämiselle, toisin sanoen asumisen jatkeena toimivia tiloja. Tilojen vuokrattuutta helposti omaan käyttöön pidettiin toivottavana. Pohdittiin myös, voisivatko Kannelmäen kellariyrittäjät siirtyä ostarin tiloihin. Ostarille voisi ryhmän mukaan luontevasti sijoittua työtiloja freelancereillekin.

Miten näiden sijoittumista Kannelmäen ydinalueille on mahdollista edistää? Ja miten tällaista voitaisiin edistää? Olisiko mahdollista organisoida olemassa olevia tukia/starttiavustuksia/yms. siten että se edistäisi tällaista?

Ryhmä esitti myös ajatuksen, että ostarille sijoitettaisiin kaupungin hallinnoima tila, jossa olisi terveyspalveluja ja kontaktipiste asukkaiden ja kaupungin välillä.

Ostarin ja ostarinseudun nykytilanteessa koetuista ongelmista tuotiin esille erityisesti epäsiisteys ja alkoholin runsas käyttö ostarin ravintoloissa. Miten ongelmia on mahdollista korjata? Tähän kysymykseen palattiin myös loppukeskustelussa.

Ryhmä pohti myös, millaisia toimintoja paikalle voisi sijoittua, jos ostarin vanhempi osa korvattaisiin uudella rakennuksella. Asuntojen lisäksi paikalla voisi olla



terveysasema, ja parkkipaikkoja voisi olla maan alla. Lisärakentaminen uudemmankin (eli pohjoisemman) osan päälle tuli ryhmässä puheeksi.

Ryhmä keskusteli asumisen kehittämisestä Kannelmässä yleisemmin, ja piti tavoiteltavana, että asuntojen hallintamuodon jakauma säilyisi alueella monipuolisena. Alueelle sopisi lisää perheasuntoja (rivitaloja, kaupunkipientaloja, isoja kerrostaloasuntoja). Tarvitaan esteettömiä asuntoja ja kimpptaloja senioreille ja muille. Syrjäytyneiden asumisen yhteyteen ryhmä ideoi heitä tukevia palveluja, esimerkiksi talonmiespalvelu ja/tai asumisneuvoja. Asumisen kanssa samoihin kortteleihin tai taloihin ideoitiin myös palveluja ja/tai jakelupisteitä. Yhteiskäyttöautojen autopajakkojakin tarvitaan.

Alueelliset yhteydet tulivat myös puheeksi ryhmässä. Esitettiin toive sujuvammista yhteyksistä Malminkartanoon ja poikkisuuntaisista yhteyksistä, bussiaikataulujen paremmasta synkronoisesta sekä pysäkki-infon parantamisesta.

## Ryhmä 2

### Tilat ja niiden tarjoamat mahdollisuudet

Ryhmän tekemän analyysin mukaan ostarinseutu on tällä hetkellä jossain määrin hajanainen ja vaikeasti hahmotettava. Tavoitteeksi asetettiin muun muassa asemanseudun ja ostarin yhteyden kehittäminen mielenkiintoiseksi



Tavoitteeksi muodostui julkisen ulkotilan kohentaminen. Ryhmä työskenteli kartan kanssa ja laati ehdotuksia siitä miten fyysistä ympäristöä Kannelmäen ydinalueella voisi kehittää. Huomio kiinnitettiin onnistuneisiin ja toimiviin asioihin ympäristössä; niitä pyrittiin korostamaan ja kehittämään eteenpäin.

Ostarin yhteydessä olevan toritilan todettiin olevan hieno. Sen kehittämiseksi ryhmä ehdotti liikenteen järjestämistä uudella tavalla. Vanhaistentie suljettaisiin läpiajoliikenteeltä muuten kuin julkisen liikenteen osalta.

Ihanteellisena ratkaisuna nähtiin paikallisen pienimuotoisen toiminnan kehittäminen ja pienten yksiköiden toiminnan tuominen ostarin läheisyyteen. Tämä voisi palvella myös tavoitetta brändätä aluetta vetovoimaisemmaksi laajemminkin. Ideoina esitettiin Musiikkitoria sekä olemassa olevan puiston (Vanhaistenpuiston) kehittämistä edelleen. Esikuvana voisi toimia Göteborgissa oleva Lisebergin puisto, jossa on monia pieniä toimintoja, muun muassa luistelukenttiä sekä huvipuistotoimintaa.

Yhteys asemanseudulta uudelle torialueelle (=ostarille) hahmottuu jossain määrin vaikeasti. Reittiä Kanneltalolta ostarille voisi rakentaa kuin helminauhaa vahvistamalla sen varrella olevien yksittäisten paikkojen luonnetta. Olemassa olevat erityispiirteet, kuten esimerkiksi muuntajat, olisivat luontevia kiinnekohtia ja toimisivat osana taideraittia. Raitti liittyisi myös puistoon ja sinne tuotaviin uusiin toimintoihin.

Uutena toimintona ostarin lähialueilla voisi olla muun muassa pieni uimahalli. Paikalle luotaisiin uudenlaista vetovoimaa yhdistämällä erilaisia toimintoja. Raitin varrella on myös kouluja, päiväkoteja ja seurakunnan tiloja – voisiko niitä aktivoida mukaan ympäristön kehittämiseen raitin tuntumassa?

Yhtenä ideana esitettiin myös että koulun tontin reunaan, kadun varteen, toteutettaisiin maatilatorikatos, joka voisi toimia koulun toimintaan (tuotteisiin) liittyvänä myyntipaikkana, ja muuna aikana muunlaisena markkinapaikkana. Alueen täydennysrakentamisesta ryhmä ideoi ostarin toisen parkkipaikan ottamista asumiskäyttöön.

Miten tällainen kehitys mahdollistuisi? Ryhmä keskusteli, olisiko mahdollista luoda julkisten ja paikallisten toimijoiden sekä kiinteistönkehittämisen yhteisiä kehityshankkeita, joita kaupunki voisi lähteä koordinoimaan. Pystyisikö kaupunki tarjoamaan asiantuntemusta ja evästyä siten, että hankkeet voisivat lähteä kehittymään?

Ryhmä keskusteli myös joukkoliikenteen yhteyksistä alueella. Pelimannintien jatkamista kohti länttä, eli teollisuus-/työpaikka-alueelle, pidettiin perusteltuna, jotta joukkoliikenneyhteydet paranisivat. Malminkartanoon on hankala kulkea tällä hetkellä, vaikka se on lähellä.



Yleisön kommenteissa palattiin ryhmän mainitsemaan ostarinseudun läpiajo-ongelmaan. Kaikki eivät tunnistanee sellaisen olemassaoloa. Todettiin myös, että kiellon valvominen olisi vaikeaa. Yksi tapa purkaa ryhmän mainitsemaa läpiajo-ongelmaa olisi uuden ramppisillan rakentaminen Kehä 1:ltä Hämeenlinnanväylälle.

### **Ryhmä 3**

#### **Yritysten, yhtiöiden ja yhdistysten merkitys Kannelmäelle**

Yleisenä huomiona ryhmä totesi, että tukeen perustuva yrittäjyys on lyhytaikaista: jos toiminta ei ole kannattavaa, se loppuu kun tuki loppuu. Jotta tarjonta, kysyntä ja osapuolten toimintamahdollisuudet kohtaavat parhaalla tavalla, tarvitaan enemmän vastaantuloa puolin ja toisin sekä muun muassa tarvekartoitusta. Tältä kannalta olisi varsin iso asia, jos Kannelmäessä saataisiin pystyyn kaupungin koordinoima kehittämisfoorumi, jossa olisivat edustettuina kaupunki, yrittäjät ja asukkaat. Tällä hetkellä on havaittu jonkin verran vastakkainasettelua kaupungin ja yrittäjien välillä, johtuen ostarin tulevaisuutta koskevasta epävarmuudesta ja tilanteen epäselvyydestä. Asukkaat olisi syytä ottaa mukaan foorumiin kolmantena ryhmänä.

Miten hedelmällisiä yhteistyöprosesseja sitten voisi saada käyntiin? Aikajänteen pituus on kymmeniä vuosia. Mikä sitouttaa osapuolia, kun kyse on investoinneista tulevaisuuteen?

Kysymys yhdistysten roolista alueen kehittämisessä ei ole ryhmän kokemuksen mukaan myöskään helppo. Kannelmäessä ja Kaarelassa on paikallisia yhdistyksiä, ja näiden toimesta on tehty ympäristön siistimistyötäkin, mutta uudennaiselle toiminnalle olisi tilaa ja tarvetta. Keskustelussa peräänkuulutettiin myös yritysten yhteiskuntavastuuta. Jos ja kun tuleva kauppakeskus Kaari tekee tulosta hyödyntämällä aluetta, voisiko se ottaa myös vastuuta Kannelmäen tulevaisuudesta?

Työryhmässä koettiin, että jonkinlainen ostarin uudelleenjärjestämisen tarve on olemassa, vaikka vaihtoehtona nähtiin myös se, että ostarin ”annetaan kitua”. Alueen uudelleenjärjestäminen liittyy konkreettisesti yleisempiin kysymyksiin täydennysrakentamisesta.

Ryhmä keskusteli mahdollisuudesta, että vanhalle ostarille sijoitettaisiin kannelmäkeläisiä palveleva asukastila. Mikä olisi perustettavan asukastilan suhde Kanneltaloon? Kanneltalolla on erilainen profiili, ja sieltä on vaikea saada vuokratuksi tiloja omaan käyttöön. Ostarilla voisi olla vuokrattavia tiloja. Mikä olisi siinä tapauksessa asukastilan suhde yritystoimintaan?

Yleisesti nähtiin, että asukastilojen olisi tarkoitus tarjota mahdollisuuksia tavaliselle arkielämälle tiloja eikä vain luoda puitteita ongelmien ratkaisuun. Ryhmä piti kiinnostavana ajatusta, että ostarille voisi sijoittua verstaita, yleinen sauna ja

kahvila, jossa voisi pitää esitelmätilaisuuksia ja muuta vastaavaa. Kaiken kaikkiaan koettiin, että ostarilta puuttuu siisti tavallisia asukkaita palveleva tila. Myös tilan aukioloajoilla on iso merkitys. Aukioloajoissa tulisi huomioida eri ryhmät; tilan tulisi olla käytettävissä myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Sitratorilla koetaan olevan monia ongelmia. Myös vanhan ostarin ympäristön tilanteessa ja siisteydessä nähdään toivomisen varaa, mutta siellä ei koeta olevan esimerkiksi vastaavaa alaikäisten päihteiden käyttöön liittyvää ongelmaa kuin Sitratorilla. Nuoret ryhmänä tulisi joka tapauksessa huomioida kun tarjotaan toimintamahdollisuuksia, ja alle 18-vuotiaille voisi tarjota enemmän toimintaa. Voitaisiinko tässä saada koulut, seurakunta ynnä muuhun yhteistyöhön?

Ryhmä keskusteli myös asukasaktivismista ja asukaslähtöisestä toiminnasta ja totesi, että asukastoimintaa ei synny spontaanisti vain siltä pohjalta että jossain on asukkaita. Asukastoiminta on jotain johon kasvetaan ja myös kasvatetaan. Aktiiviset toimijat ja verkostot, esimerkiksi ruokapiirit, rakentavat asukastoimintaa. Netti auttaa tässä nykyään. Pienilläkin tapahtumilla on tärkeä rooli käynnistyspolkuna. Niiden kautta päästään laajempiin prosesseihin.

Keskeinen haaste asukastoiminnalle on se, että työelämä on erilaista kuin esimerkiksi 1980-luvulla, jolloin asukastoimintaa on Kannelmässäkin ollut kuulemma enemmän. Työssäkäyvillä ihmisillä ei ole enää yhtä paljon vapaa-aikaa.

Yhteenvetona ryhmä totesi, että aluetta aktivoivia ja uudistavia prosesseja kaivataan monella tasolla, sekä ruohonjuuritasolla että kaupungin ja yrittäjien välisinä.

#### **Ryhmä 4**

##### **Kannelmäki osana Luoteis-Helsinkiä**

Työryhmä pohti Kannelmäen ostarinseudun alueellisempaa potentiaalia eli mahdollisuuksia vahvistaa vanhan ostarin roolia osana Luoteis-Helsinkiä.

Ostari on logistisesti hyvässä paikassa, ja siellä on myös sellaisia erikoisliikkeitä (pakoputkiliike, lasitusliike) joihin tullaan varta vasten muistakin kaupunginosista. Vaikka vanha ostari on monella tavalla altavastaajana, paikalla on edelleen potentiaalia ja houkuttelevuutta. Asiakkaiden on nopeaa ja yksinkertaista asioida. Yrittäjillä puolestaan on suuremmat vapaudet järjestää omaa toimintaansa kuin kauppakeskuksessa.

Kannelmäen kaupunginosa tunnetaan; se on pääkaupunkiseudun ihmisille ole-massa. Kannelmäki on Luoteis-Helsingissä jopa jonkinlainen ”liideri”, merkit-täväksi koettu alue. Siellä on Kanneltalo ja arkkitehtuuriltaan tunnettu Kannel-mäen kirkko. Lähistöllä on myös erikoiskoulu, eli Kaarelassa sijaitseva Helsingin suomalais-venäläinen koulu.

Ryhmässä tuotiin esiin, että ostaria pitää tällä hetkellä pystyssä ”puolen kilsan ydinjoukko” eli kävelymatkan päässä asuvat. Saavutettavuus autolla on kuitenkin myös tärkeää, ja saavutettavuuden ja pysäköintimahdollisuuksien säilyminen tuo asiakkaita. Pelimannintien mahdollisen jatkeen toteuttamisen jälkeen etäisyys olisi autolla Kannelmäen vanhalle ostarille Malminkartanosta ja työpaikka-alueelta sama kuin etäisyys tulevaan kauppakeskus Kaareen. Pelimannintien jatkaminen voisi siis tuoda uusia asiakkaita ostarillekin.

Kysymys onkin oikeastaan: mitä sellaista ostarille voisi kehittyä, joka houkuttelisi sinne asiakkaita kauempaakin? Vertailukohtana keskusteltiin Tapiolan itäisestä lähiöstä, erityisesti Kino Tapiolan ympäristöstä, johon on viime aikoina kehittynyt uutta pienimuotoista liiketoimintaa. Houkuttelevuuden lisäämiseksi tarvitaan riittävä määrä vetovoimaisia liikkeitä, ja esimerkiksi hyvä etninen ravintola voi tuoda paikalle päivittäisiä lounasasiakkaita kauempaakin. Toisena vertailukohta keskusteltiin Roihuvuoren ostarista, josta osa purettiin mutta osa säilyi, ja kauppatoiminta on säilynyt vanhalla paikalla. Ostarin keskeinen ulkotila on niin ikään säilynyt yhtenä Roihuvuoren arjen keskeisistä tiloista. Kannelmäessä Vanhaistentie on kehitettävissä, ja se voisi muodostua vahvemmin yhdeksi Kannelmäen pääkaduista.

Ryhmä totesi, että ostarinseudun tulevaisuuden suunnittelun kannalta olisi kiinnostavaa selvittää, mitä Espoon kaupunki on tehnyt Kino Tapiolan seudun kehittymisen hyväksi, ja millainen oli Roihuvuoren ostarin suunnittelu- ja toteuttamisprosessi. Olisiko näissä vertailukohdissa jotain sellaista, mistä voisi ottaa oppia Kannelmäen ostarin tulevaisuutta mietittäessä?

Ryhmä keskusteli myös Kannelmäen ostarin brändistä ja tunnettuudesta. Onko sitä syytä miettiä, ja jos on, vaatiiko vahvemman brändin tms. luominen myös esimerkiksi nimiasian miettimistä? Yleisökommenttina tätä täydennettiin kysymyksellä siitä, kuka brändäämisestä lopulta ottaisi vastuun eli kuka sitä johtaisi.

## **Ryhmä 5**

### **”Kannelmäki 2040”**

Ryhmä kertasi aluksi Kannelmäen vahvuuksia. Alueen asujaimistossa on jo monisukupolvisuutta. Paikoilla on oikeasti juuret ja historia. Kannelmäkeen on myös sijoittunut kiinnostavien ammattiryhmien edustajia. Alueella on muun muassa paljon muusikoita, ja on myös ”kielenkääntäjien yhdyskunta”. Nämä piirteet tarjoavat hyviä ituja alueen kehittämiseksi ja ominaisluonteen vahvistamiselle.

Ryhmä esitti vision kaukaisemmasta tulevaisuudesta. Alueen tarina voisi jatkua esimerkiksi näin: Vuonna 2040 eletään Kannelmäen historian kolmatta vaihetta. On ymmärretty kaupunginosan sijainti isojen väylien solmukohdassa. Kauppakeskus Kaaren ja uuden terveysaseman seutu on muodostunut Kannelmäen

Keskustelussa palattiin tämän jälkeen nykyhetkeen: miten tällainen (tai jokin muu) prosessi voisi edetä hyvällä tavalla ja tasapainoisesti? Ryhmä totesi, että on tärkeää saada aikaan puhuntaa positiivisessa hengessä. Alueet eivät kehity riitelemällä, riidat karkottavat ihmisiä, ja negatiivinen ilmapiiri karkottaa luovat ihmiset suunnittelu- ja keskustelutilanteista.

[illegible]

## *Yleiskeskustelu ryhmätöiden esittelyjen jälkeen*

Keskustelun aluksi Kanneltalon johtaja Antti Manninen totesi, että Kanneltalosta saattaa olla vaikea vuokrata tiloja, mutta se johtuu siitä, että kaikki tila on koko ajan käytössä. Kanneltalon vieressä on sen sijaan KELAn entinen konttori tyhjillään, ja se voitaisiin ottaa kansalaisyhteiskunnan käyttöön, jos olisi toimiva rakenne sitä varten. Tarvitaan asiaa hoitavia tahoja. Hän totesi myös, että Nuorisosiainkeskus on vähentänyt toimintaansa alueella jo pitkään ja suunnannut niitä lähemmäs Helsingin keskustaa.

Asiantuntijakommentaattoriksi paikalle kutsuttu Vantaan pitkäaikainen kaupunkisuunnittelujohtaja Jukka Kullberg kävi läpi työryhmien esityksiä. Hän totesi uskovansa, että tämän työpajan tyypisissä tilaisuuksissa on hyvin suuria mahdollisuuksia löytää ideoita, tehdä uudenlaista analyysiä ja antaa evästystä suunnittelijoille, vaikka tilaisuuksissa ei löydetäisi toteutusvalmiita ratkaisuja. Ulkopuolisena osapuolena paikalle tuleminen antaa puolestaan mahdollisuuksia: ei tulla keskusteluun valmiiden ajatusten kanssa, vaan yritetään nähdä ja kuulla paikallista tietoa, näkemyksiä ja olosuhteita tuoreella tavalla. On myös mahdollisuus tuulettaa paikallisia näkemyksiä.

Kullberg koki työryhmien päässeen lyhyessä ajassa kiinni oleellisiin kysymyksiin. Hän painotti, että sellaiset palvelut, joita pyörittävät yksityiset toimijat, eivät ole yhteiskunnan tarjoamia, vaan bisnestä. Palvelut pysyvät ja toimivat alueella jos kysyntää on. Edulliset tilavuokrat voisivat kuitenkin synnyttää piilaaksomaisen efektin: halpa tila voisi houkuttaa alueelle uudenlaisia toimijoita. Fyysisestä ympäristöstä Kullberg totesi, että paikallisten yhteyksien vahvistaminen ja verkostojen muodostaminen – kuten Kanneltalon ja vanhan ostarin välisen yhteyden selvittäminen – on ilman muuta tärkeää. Kannelmäen tyypiset alueet kaupungistuvat hänen mukaansa väistämättä ja tiivistyvät pikku hiljaa.

Kaupungin, yritysten ja asukkaiden yhteistyön olennainen kysymys on, miten yhteistyö organisoidaan. Kullberg totesi, että kaupungilla varmaan täytyisi olla rooli. Toimisiko järjestely jossa palkattaisiin alueisäntä/-emäntä, jonka roolina olisi koota toimijoita yhteen? Onnistuisiko järjestely niin, että puolet palkasta tulisi kaupungilta, toinen puoli jostain muualta? Kullberg piti ryhmän 3 käyttämää termiä käynnistämisspolku hyvänä ja osuvana. Hän haki alueelle sijoittuvista uudenlaisista toiminnoista vertailukohtia hieman kauempaa. Esimerkkeinä hän mainitsi Tukholman lähistöllä sijaitseva Täbyn, jossa on huippugallerioita, ja Porvoossa sijaitsevat ravintolat joihin tullaan Helsingistä asti. Tällaiset aktiviteetit edellyttävät paitsi tarpeeksi vahvaa ideaa myös tekijöitä, eli tulisieluja, jotka ottavat asian omakseen.

Kaupungit ovat kerroksellisia, eivätkä sinänsä koskaan valmiita. Kullberg totesi, että vastuu kaupungin rakentumisesta on kaikilla: asukkailla, kaupungilla ja yrityksillä. Kenelläkään ei voi sitä yksinään olla.



Toinen paikalle pyydetty asiantuntijakommentaattori, Leena Suomela Pöyry Finland Oy:stä, totesi puheenvuorossaan, että innostuksen siemen on selvästi kylvetty. Keskeinen kysymys on siis: miten tästä eteenpäin? Suomelan mukaan yhdistystoiminnassa mukana olleet tietävät miten rankkaa hommaa yhdistyksen toiminnan pyörittäminen voi olla. Jääkö asia vapaaehtoistoiminnan harteille? Kaupungin suuntaan osoitettava kysymys onkin: voisiko tästä tehdä jonkinlaisen projektin? Helsingissä on olemassa Lähiöprojekti — voiko esimerkiksi sen rinnalla olla jotain? Vertailukohtana hän mainitsi kaupunkikeskustoja kehittävätkin yhdistykset, joissa yrittäjät, kiinteistönomistajat ja kaupunki ovat vahvasti mukana tukemassa omalta osaltaan alueen kehittämistä. Suomela piti ryhmän 3 ideoimaa paikallista kehittämisfoorumia hyvänä ajatuksena. Omaan aamupäivän alustukseensa viitaten hän totesi myös, että ostoskeskus on yksityinen keskinäinen kiinteistöyhtiö, joka on hallinnollisesti verrattavissa asunto-osakeyhtiöihin. Kaupunki maanomistajana, ja muut sidosryhmät kuten asukkaat ja asiakkaat, voivat toki myötävaikuttaa ostarin kehittymiseen, mutta ostari ei kehity, elleivät ostaritoimijat itse aktiivisesti sitä kehitä. Ja kehittämisen on käytännön syistä tällöin oltava taloudellisesti kannattavaa. Uusista Kannelmäen ja Malminkartanon välisistä joukkoliikennelähtöyksistä esitettyä ideaa Suomela täydensi ajatuksella niiden ulottamisesta Myyrmäkeen asti

Kiinteistöviraston edustaja Pasi Lehtiö kertasi omassa puheenvuorossaan ostarin tontin omistajan eli Helsingin kaupungin näkökohtia ostarin kehittämiseen.



Tontin vuokra-aikaa on hiljattain jatkettu kymmenellä vuodella, vuoden 2020 loppuun. Kiinteistöviraston näkökulmasta ostari ei ole tällä hetkellä sinänsä huono eikä hyvä. Ostarin eteläisemmässä osassa ovat kuitenkin kaikki isot, väistämättä eteen tulevat korjaukset vielä tekemättä, ja niiden tekeminen tulee edellyttämään taloudellisia satsauksia. Yhtälö saattaa olla hankala. Korjauksia ei kuitenkaan voida jättää tekemättä, koska ympäristön ja liiketilojen laatu pitää pystyä turvaamaan. Siksi kaupunki on edellyttänyt, että kiinteistöyhtiö esittää kiinteistövirastolle suunnitelmansa ostarin tulevien korjausten tekemisestä ja kehittämisestä ennen pidemmän maanvuokrasopimuksen tekemistä. Kaupungilla on joitain aiempia huonoja kokemuksia siitä, että ostoskeskusten kunto ja palvelutaso ovat päässeet laskemaan sellaisiksi, että kauppapaikka ei enää palvele enemmistöä alueen asukkaita vaan muuttuu huonon kuntonsa vuoksi epäsiistiksi, rauhattomaksi, jopa turvattomaksi. Kannelmäen ostoskeskus ei ole Lehtiön mukaan ylittänyt sitä kynnystä. Ja Helsingissä on myös valoisia esimerkkejä ostarin ylläpidosta ja muutoksesta, kuten Munkkivuori. Lehtiön mukaan kysymys kuuluu nyt: mitä sellaista uutta tulisi alueelle, joka vetäisi ostarin tilat täyteen sellaista toimintaa, jolla korjaukset voidaan rahoittaa? Keskustelu tästä asiasta tulee hänen mukaansa jatkumaan.

Yleisöstä esitettiin kysymys, onko kaupungilla suunnitelma korkeasta asuintalosta ostoskeskuksen paikalle tai viereen. Lehtiö totesi, että mitään suunnitelmaa ei ole olemassa, mutta jos ostoskeskus osoittautuisi elinkelvottomaksi, sen tilalle tuskin rakennettaisiin samanlaista ostoskeskusta. Todennäköisesti alue osoitettaisiin asumiseen, ja usein ensimmäisiin kerroksiin tulee palveluja. Kannelmäen kaltainen alue ei voi perustua siihen, että kaikki hakisivat päivittäistavaransa etäällä sijaitsevan ison kauppakeskuksen perältä. Jos ostarin ympäristön muutokseen ryhdyttäisiin, lähipalvelut varmasti haluttaisiin turvata kaupungin toimesta. Suunnitelmaa ei siis ole, mutta täydennysrakentaminen on yleinen tavoite Helsingissä koulujen ynnä muiden säilyttämiseksi ja olemassa olevan infran hyödyntämiseksi.

Yleisöpuheenvuoroina esitettiin myös seuraavat kommentit:

- Ostari sellaisena kuin se on nyt ei voi jatkua, nykyinen kehitys johtaa slummiutumiseen ostarilla ja lähikortteleissa.
- Vanhaistenpuiston elävöittäminen on hyvä idea.
- Ryhmän 2 mainitsema läpiajo-ongelma jäi epäselväksi; asun vastapäätä ostaria mutta en tunnista läpiajo-ongelmaa.
- Kannelmäkiemäntä/-isäntä on hyvä idea. Pitää koota porukkaa, ei tule jättää ketään yksin puurtamaan. Rahoitus tällaiselle toiminnalle on olennainen kysymys, mutta jos syntyisi tällainen kaupunginosaemäntä/-isäntä-konsepti, niin ilmoittaudun heti emännäksi.
- Yleisesti alueella on oltu vähän down: ollaan nostamassa käsiä pystyy. Mutta kun viime viikolla oli puhe putkiremonteista, sain toivon kipinää. Kiinteistösijoittaja sanoi että sitä mukaan kun kaikkiin taloihin tehdään isot putkiyynä muut remontit, myös sosiaalinen ympäristö muuttuu. Talot pesevät kasvonsa ja alue muuttuu vetovoimaisemmaksi.



- Brändääminen edellyttää samastumiskohteita. Sitä kautta saadaan myös hyvää fiilistä alueelle. Syntyy samastumista – ”olen samalla alueella kuin tuo NN, ja se on jännää ja houkuttelevaa”. Alueeseen sitoutumiseen liittyy kaksi puolta: analyttinen, sekä emotionaalinen, eli samastuminen johonkin. Tarvitaan molempia.
- Olen asukasaktiivi juuri siksi, että alueelle syntyisi toivon kipinää. Koska näen, että on hyvä sijainti ynnä muuta, mutta toisaalta ollaan vähän down. Jonkun pitää olla synnyttämässä toivon kipinää.
- Hyvistä tarinoista: minulle on ollut hyvä tarina se, että asun siellä missä asuu pakoputkiyrittäjä NN, joka on legenda.
- Puhe luo todellisuutta. Se mistä me puhutaan, siitä vaan tuppaa tulemaan totta. Ja jos me puhutaan positiivisesti, kehitys alkaa pikku hiljaa. Ja jos me sanotaan päivästä toiseen että ei tästä mitään tule, tää on karseeta, mä muuttan täältä pois, niin siitä tulee totta.
- Ihmisten esiintuominen olisi yksi idea; ”viikon kannelmäkeläisen” nimeäminen & esittely tai muuta sellaista. Puhe luo todellisuutta tosiaan. Nyt pitää tuoda ihmisiä esiin.

### *Työpajan järjestelyistä ja toimintaperiaatteesta esitettyjä kommentteja*

- Kutsuista: ”Työpajasta voisi tiedottaa avoimemmin, jotta saataisiin mahdollisimman laajasti erityyppistä porukkaa paikalle. Nyt koettiin, että kutsut olivat kulkeneet hieman byrokraattisesti, tai virallisia reittejä. Kutsu ei välttämättä tavoittanut sellaisia ihmisiä joita muuten olisi voitu saada paikalle, tai he eivät välttämättä kokeneet että olisivat olleet tervetulleita työpajaan.”
- Ajankohdasta ja työskentelyajan organisoimisesta: ”Jos metodia kehitetään eteenpäin, niin voisiko työskentelyn jakaa kahteen osaan, ja sijoittaa molemmat osat ilta-aikoihin, esimerkiksi siten, että olisi yksi ilta infoa ja toinen ilta työskentelyä. Näin saataisiin paikalle myös ihmisiä jotka ovat päivätöissä. Kiireisiä ihmisiä on muutenkin helpompi saada mukaan kahteen pätkään kuin yhdeksi kokonaiseksi päiväksi.”
- ”Etukäteisinfotilaisuudessa olisi hyviä puolia. Ihmiset virittäytyisivät miettimään asioita ja voisivat tuoda työpajassa esiin jotain sellaistaakin mitä ei pikaisesti tule ajatelleeksi. Muuten ryhmien ajatukset helposti suuntautuvat sinne, mihin ryhmän voimakkaimmat persoonat niitä alkavat ohjata. Infotilaisuuteen uskaltaisivat ehkä tulla mukaan aremmatkin tai varautuneemmatkin ihmiset ja siten mahdollisesti rohkaistuisivat osallistumaan itse työpajaan.”
- Esityksistä: ”Pidin analyttisestä, ammattimaisesta lähestymistavasta. Työskentelijöillä ei ollut ongelmaa siitä, että olisivat liian lähellä alueen perinteisiä kysymyksiä. Ja kuitenkin henki oli positiivinen. Koen, että juuri tällaista tarvitaan alueella, jotta syntyisi hyvää tulevaisuuspuhuntaa.”

- ”Työskentely oli kivaa.”
- ”Sinänsä työpaja oli kuin mikä tahansa muu työpaja , vaikka oli nimeltään charrette. Työpajat on aina samanlaisia.”
- Ennakkomateriaalista: ”Tarjolla olleessa materiaalissa oli erittäin hyvin esitetty infrastruktuuri ynnä muuta, mutta työryhmämme kaipasi tietoa alueen ihmisistä. Työskentelyn aikana ei ollut aikaa kaivaa tietoja netistä muun muassa näihin kysymyksiin: Keitä täällä oikeasti asuu? Minkä ikäisiä? Mikä on asukasrakenne? Minkä kokoisia asuntoja Kannelmäessä on? Kuinka paljon? Onko vuokra-asuntoja, omistusasuntoja? Monipuolisemmat pohjatiedot olisivat saattaneet auttaa meitä. Olisimme löytäneet ratkaisuja kinaamisen sijasta.”
- Jatkuvuudesta: Paikallisen kehittymisen kannalta olisi hyvä, jos työpaja olisi osa prosessia, jolla on pidempää jatkuvuutta.

Asuinalueiden elinkaarikestävyyttä olisi parannettava etenkin pääkaupunkiseudulla, koska esikaupunkien merkitys korostuu tulevaisuudessa. Tiivistä ydinkaupunkia ja siihen liitettyä kaupunkikulttuuria on viime aikoina usein ihannoitu, mutta esikaupungit muodostavat silti valtaosan tulevaisuuden kaupungista. Kehittämisen tulisi lisätä varsinkin asuinalueiden käyttöarvoa.

Elävä esikaupunki -hankkeessa (2011–2013) tutkittiin, mitä elinkaarikestävyys tarkoittaa ja millaisia keinoja voitaisiin käyttää. Hanke toteutettiin Aalto-yliopiston Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmä YTK:n, Kuluttajatutkimuskeskuksen ja Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksen yhteistyönä.

Tämä julkaisu liittyy Aalto-yliopiston tutkimusosuuteen ja sisältää viiden aihealueen artikkelit. Käsiteltyjä kysymyksiä ovat amerikkalaisen smart growth -suunnittelun periaatteet, esikaupunkien suunnitteluprosessien jäsentäminen, asuinalueiden brändäyksen mahdollisuudet, joustavat tilatypologiat esikaupunkien asuntosuunnittelussa sekä kohutuhintaisen asuntotuotannon haasteet.

Esikaupunki voidaan nähdä yhtä hyvin ongelmienä kuin mahdollisuuksina, ja sitä voi kehittää monenlaisista lähtökohdista.



ISBN 978-952-60-5645-6  
ISBN 978-952-60-5646-3 (pdf)  
ISSN-L 1799-487X  
ISSN 1799-487X  
ISSN 1799-4888 (pdf)

**Aalto-yliopisto**  
Insinöörیتieteiden korkeakoulu  
Maankäyttötieteiden laitos  
Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmä  
[www.aalto.fi](http://www.aalto.fi)

**KAUPPA +  
TALOUS**

**TAIDE +  
MUOTOILU +  
ARKKITEHTUURI**

**TIEDE +  
TEKNOLOGIA**

**CROSSOVER**

**DOCTORAL  
DISSERTATIONS**